اخبار

وام ۴۰ همتی به قطعه‌سازان می‌رسد؟

رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان با اشاره به نحوه تخصیص تسهیلات جدید صنعت خودرو اعلام کرد که وام ۴۰ همتی مصوب‌شده، برخلاف تصور عمومی، مستقیما به قطعه‌سازان پرداخت نخواهد شد و بانک مرکزی آن را به دو خودروساز اصلی می‌دهد تا بدهی‌های معوق خود را تسویه کنند.

به گزارش ایسنا، در پی مذاکرات اخیر وزیر صنعت، معدن و تجارت با رئیس کل بانک مرکزی، مقرر شده تا تسهیلاتی ۴۰ همتی که پیش‌تر قرار بود برای حمایت از خودروسازان در نظر گرفته شده بود، به قطعه‌سازان و زنجیره تولید پرداخت شود و علاوه بر آن نیز، طبق تصمیمات جدید، اولویت تامین ارز به خودروهایی اختصاص می‌یابد که عمق ساخت داخل بالاتری دارند.

این در حالی است که زیان انباشه خودروسازان ۳۱۰ همت است و مطالبات قطعه سازان کشور از دو خودروساز بزرگ داخلی از مرز ۱۶۰ همت عبور کرده و بخش قابل توجهی از آن نیز مطالبات سررسید گذشته است. با این حال، موضوعی که در این میان به آن اشاره نشده نحوه و مکانیزم دقیق پرداخت ۴۰ همت تسهیلاتی است که قرار است ۲۰ همت آن به ایران خودرو و ۲۰ همت دیگر به سایپا پرداخت شود.

در این باره، محمدرضا نجفی‌منش رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو، با اشاره به برخی از جزئیات این مصوبه گفت: بر عکس آنچه گفته شده که مقرر است این تسهیلات مستقیما به حساب قطعه‌سازان پرداخت شود، باید گفت که این ۴۰ همت وام را بانک مرکزی مستقیما به قطعه‌سازان نمی‌دهد؛ بلکه قرار است آن را به دو خودروساز اصلی پرداخت کند، تا آنها بدهی‌های خود به قطعه‌سازان را تسویه کنند.

وی افزود: حجم این بدهی‌ها (مطالبات قطعه سازان از خودروسازان) امروز حدود ۱۶۰ همت است که بیش از ۶۵ همت آن تبدیل به مطالبات سررسید گذشته شده که اگر پرداخت آن محقق شود بخشی از مطالبات سررسیدگذشته سبک‌تر می‌شود و امکان استمرار تولید فراهم خواهد شد. البته این اقدام لازم بود، اما کافی نیست؛ چرا که ریشه مشکلات در زیان انباشته ۳۱۰ همتی خودروسازان و ناشی از قیمت‌گذاری دستوری است و اگر این سیاست تداوم داشته باشد، بی شک مشکلات امروز دوباره تکرار می‌شود.

وی با اشاره به گفته‌های مطرح شده در رابطه با انتقال ارز مورد نیاز واردات در صنعت خودرو به تالار دوم مرکز مبادله و اثر آن بر صنعت خودرو گفت: طی روزهای اخیر، شنیده شده که احتمال انتقال ارز واردات این به تالار دوم وجود دارد و این موضوع اثر مستقیمی بر صنعت قطعه سازی خواهد داشت؛ چراکه قطعه‌سازان نیز بخشی از مواد اولیه خود را وارد می‌کنند. برای مثال، وقتی دلار در تالار اول حدود ۷۰ هزار تومان است، به ۹۰ هزار تومان می‌رسد و در نهایت ۲۰ تا ۲۵ درصد قیمت خودرو افزایش پیدا خواهد کرد. البته این افزایش هزینه طبیعی است، اما اگر قیمت نهایی خودرو نیز متناسب با افزایش هزینه‌ها اصلاح نشود؛ تولید متوقف خواهد شد. چراکه هزینه نهاده‌های تولید بالا می‌رود، اما قیمت خودرو اصلاح نمی‌شود.

نجفی‌منش ادامه داد: به نظر می‌رسد احتمال عملیاتی شدن این موضوع زیاد باشد، چراکه هم دولت و هم بانک مرکزی با محدودیت ارزی مواجه هستند. این اقدام شاید بخشی از شرایط را تعدیل کند؛ اما سؤال اصلی این است که آیا اجازه افزایش قیمت خودرو داده خواهد شد یا خیر؟ که پیش‌بینی ما این است که مداخله در قیمت‌گذاری همچنان ادامه خواهد داشت.

وی گفت: فشار سنگینی بر تولیدکنندگان داخلی وارد می‌شود؛ از یک‌سو بحران تخصیص ارز و کمبود نقدینگی باعث شده مطالبات قطعه‌سازان ماه‌ها معوق بماند و از سوی دیگر، بروکراسی پیچیده در سازمان امور مالیاتی و محدودیت‌های حوزه تامین اجتماعی، بار مضاعفی بر دوش تولیدکنندگان قرار داده است، دولت باید با تقویت نقدینگی، اصلاح نظام مالیاتی، تسهیل تعاملات تامین اجتماعی و کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری مسیر تنفس صنعت خودرو و قطعه‌سازی را هموار کند.

هشدارها درباره موج تازه گرانی

قیمت مرغ پرواز کرد!

در حالی که قیمت مرغ تحت‌تأثیر جهش هزینه‌های تولید و کاهش جوجه‌ریزی رو به افزایش گذاشته، فعالان صنعت طیور می‌گویند کمبود نهاده‌های دامی و تداوم انحصار در واردات نژاد، اصلی‌ترین عوامل بی‌ثباتی بازار هستند؛ عواملی که اگر اصلاح نشوند، خطر تداوم گرانی و افت تولید در ماه‌های آینده جدی‌تر خواهد شد. بازار مرغ کشور در ماه‌های اخیر بار دیگر به نقطه جوش رسیده؛ نقطه‌ای که این بار نه تنها ناشی از نوسانات قیمت ارز یا تغییرات فصلی جوجه‌ریزی، بلکه حاصل ترکیب پیچیده‌ای از ناکارآمدی در تأمین نهاده، انحصار در واردات نژاد مرغ و ساختار معیوب تخصیص ارز است. به همان اندازه که نگاه مردم به مرغ به‌عنوان ارزان‌ترین منبع پروتئین وابسته است، تولیدکننده نیز به دو رکن همیشگی این صنعت - نهاده و نژاد -متکی است؛ رکن‌هایی که هر دو امروز گرفتار گره‌های سیاستی شده‌اند.

کمبود نهاده‌های دامی و تداوم انحصار در واردات نژاد، اصلی‌ترین عوامل بی‌ثباتی بازار مرغ هستند

به گزارش ایسنا، فرزاد طلاکش، دبیرکل فدراسیون طیور ایران در نشست ویژه اتاق ایران تصویر روشن‌تری از این بحران ارائه کرد؛ تصویری که اگرچه پیش‌تر نیز نشانه‌های آن در بازار دیده می‌شد، اما اکنون با آمارهای دقیق و هشدارهای صریح، ابعاد واقعی‌تری یافته است. به گفته او، سامانه بازارگاه که از سال ۱۳۹۸ با هدف تنظیم شفاف بازار نهاده ایجاد شد، امروز نه تنها سازوکار کارآمدی برای تأمین خوراک طیور ارائه نمی‌دهد بلکه به دلیل الزام تولیدکننده به پیش‌پرداخت‌های سنگین و انتظار چندماهه برای ورود کالا، عملاً به مانعی برای تولید تبدیل شده است. این فاصله زمانی باعث می‌شود مرغداران برای تأمین نیاز فوری خود به بازار آزاد پناه ببرند؛ بازاری که قیمت‌های آن تحت تأثیر کمبود، دلالی و بی‌ثباتی ارز، روز به روز از توان تولیدکننده بیشتر فاصله می‌گیرد. طی ماه‌های گذشته بارها خبر رسیده که چند میلیون تن نهاده در صف تخصیص ارز یا ترخیص مانده و مرغداران مجبور هستند با هزینه تمام‌شده‌ای نزدیک به ۸۵ هزار تومان برای هر کیلو مرغ، به تولید ادامه دهند؛ رقمی که با نرخ‌های فروش در بازار همخوانی ندارد. حتی بانک مرکزی اعلام کرده سال گذشته بیش از ۶ میلیارد دلار ارز برای واردات نهاده تخصیص یافته، اما نتیجه آن در بازار به شکل افزایش بیش از ۶۰ درصدی قیمت مرغ و جهش قیمت تخم‌مرغ تا حدود ۲۵۰ هزار تومان برای هر شانه دیده شده است. این تناقض، پرسش مهمی را پیش می‌کشد: مسیر تخصیص ارز کجاست و چرا با وجود ارقام سنگین واردات، بازار همچنان با کمبود و التهاب مواجه است؟

اما بحران نهاده تنها یک ضلع ماجراست. ضلع دوم، بحران نژاد مرغ در کشور است؛ جایی که تصمیمات چند سال اخیر در حوزه «سویه آرین» بازار را به سمت بی‌ثباتی بیشتری سوق داده است. طرح ملی آرین با هدف خودکفایی در تولید نژاد بومی آغاز شد، اما به گفته طلاکش، به دلیل اجرای غلط، نه تنها به خودکفایی نرسید، بلکه موجب توقف واردات نژادهای بهره‌ور جهانی مانند «راس ۳۰۸» شد؛ نژادی که بیش از ۷۰ درصد مرغ تولیدی جهان را تأمین می‌کند. توقف واردات این نژاد و سپرده شدن انحصار آن به یک سازمان شبه‌دولتی، از نگاه فعالان صنعت اقدامی خلاف اصول رقابت و قانون اساسی بوده است. نتیجه نیز روشن است: کاهش بهره‌وری، افزایش تلفات و افت کیفیت تولید.

این تحولات زنجیروار حالا خود را در بازار نشان می‌دهد. کاهش جوجه‌ریزی به دلیل کمبود نهاده، افت استاندارد وزنی مرغ‌ها به دلیل هزینه‌های تولید و عقب‌ماندگی نژادی، همگی دست‌به‌دست هم داده و تولید را در مسیر کاهش طبیعی قرار داده‌اند. در چنین شرایطی هرگونه تکانه ارزی، هر تأخیر در تخصیص ارز و هر محدودیت جدید در واردات می‌تواند قیمت‌ها را تحت‌تأثیر قرار دهد و موج تازه‌ای از گرانی را رقم بزند. طلاکش در تحلیل خود از وضعیت مالی بازار نیز به نکته مهمی اشاره می‌کند: در سال گذشته حدود ۶.۸ میلیارد دلار برای واردات جو، ذرت و سویا هزینه شده و اگر دولت از سیاست ارز ترجیحی فاصله بگیرد، در نرخ‌های ۷۲ تا ۱۰۰ هزار تومانی، درآمدی بین ۲۹۸ تا ۴۸۹ همت خواهد داشت. اما در مقابل، یارانه مورد نیاز برای مرغ و تخم‌مرغ به‌مراتب کمتر است؛ موضوعی که از نگاه او نشان می‌دهد آزادسازی ارز، با طراحی درست، نه تنها تورمی نخواهد بود بلکه قابل جبران است. پیشنهاد او نیز روشن است: تأمین ۱۰۰ همت تسهیلات ارزان‌قیمت برای تولیدکنندگان و ایجاد «کارت خرید پروتئین» به جای پرداخت یارانه نقدی؛ روشی که هم تولیدکننده و هم مصرف‌کننده را هم‌زمان حمایت می‌کند.

در نهایت، اگرچه صنایع غذایی اتاق ایران این هشدارها را با جدیت شنیده، اما تصمیم نهایی با دولت است؛ دولتی که باید در مورد سه گره اصلی - آزادسازی ارز نهاده‌ها، رفع انحصار نژاد و بازنگری در سامانه بازارگاه - تصمیم‌های فوری و شفاف اتخاذ کند. صنعت طیور نه تنها یک بخش اقتصادی، بلکه محور امنیت غذایی کشور است و کمبود مرغ و تخم‌مرغ می‌تواند به سرعت تبدیل به بحران اجتماعی شود. اکنون بیش از هر زمان دیگری، مسیر این بازار به تصمیم‌هایی گره خورده که اگر با تأخیر اتخاذ شود، احتمالاً هزینه بیشتری بر دوش جامعه خواهد گذاشت.

طی دو هفته گذشته نیز تولیدکنندگان در مقابل وزارت جهادکشاورزی تجمع کردند تا تولید و صنعت خود را از نبود نهاده و دان نجات دهند که در نهایت جلسه‌ای با حضور هومن فتحی-سرپرست معاونت توسعه بازرگانی- برگزار شد که در این جلسه وعده داده شد تا ۷۰ هزار تن از نهاده مورد نیاز تولیدکنندگان طی ۲۴ ساعت به آن‌ها تخصیص داده شود و از سامانه بازارگاه بدون ارتباط با واسطه و به طور مستقیم نهاده مورد نیاز خود را تامین کنند که تولیدکنندگان در گفت‌وگو با ایسنا عنوان کردند که پس از گذشت دو هفته از این وعده تنها ۴۰ هزار تن از میزان مطرح شده در میان تولیدکنندگان توزیع شده است.

طی همان روزها نیز تولیدکنندگان هشدار دادند که با تداوم شرایط فعلی و کمبود نهاده قیمت مرغ و تخم مرغ دچار افزایش قیمت خواهد شد چراکه هم هزینه تمام شده برای تولید بسیار بالاست و هم نهاده و اندازه کافی وجود ندارد و به همین دلیل نیز قیمت این محصول در بازار نیز افزایشی خواهد بود، بر اساس مشاهدات میدانی از مغازه‌های سطح شهر امروز ۲۶ آبان‌ماه سینه مرغ بدون استخوان با نرخ ۳۲۹ هزار و ۸۰۰ تومان عرضه شد. همچنین قیمت مرغ کامل ۲ کیلو و ۲۰۰ تا ۳۰۰ گرمی ۳۳۷ هزار و ۱۲۵ تومان، مغز ران مرغ بدون پوست بدون استخوان ۲۳۳ هزار تومان، ساق مرغ بدون پوست و سر ساق ۲۶۶ هزار تومان، ران و سینه مرغ یک کیلوگرم ۲۷۲ هزار و ۲۵۰ تومان، فیله مرغ ۳۸۰ هزار تومان عرضه می‌شود.

دولت بودجه خرید ۱۰ هزار واحد مسکونی استیجاری را دارد؟

مسکن استیجاری در آستانه خروج از بن‌بست

وعده وزیر راه و شهرسازی بعد از مسکوت ماندن سه دهه مسکن استیجاری این نوید را به مستاجران و خانه اولی‌ها داد که دولت قصد دارد گام های مثبتی برای خانه‌دار شدن بردارد. اما سوال این است که آیا دولت بودجه و توان کافی برای پرداخت تسهیلات و خرید ۱۰ هزار واحد مسکونی استیجاری را دارد؟

استارت برنامه مسکن استیجاری بعد از سه دهه مسکوت ماندن و دادن وعده خرید ۱۰ هزار واحد مسکونی و در اختیار قرار دادن این واحدها به متقاضیان نشان داد که دولت به این نتیجه رسیده است که یکی از مسیرهای راحت‌تر برای خانه دار کردن خانه اولی‌ها و متقاضیان واجد شرایط، مسکن استیجاری است.

به گزارش اقتصادآنلاین، گر چه باید برنامه مسکن استیجاری بعد از گذشت سه دهه را به فال نیک گرفت، اما به گفته برخی از کارشناسان سنگ بزرگ علامت نزدن است چرا که سیستم بانکی توان پرداخت تسهیلات ندارد و اینکه دولت بودجه کافی برای خرید این تعداد مسکن را ندارد.

طبق گفته فرزانه صادق مالواجرد وزیر راه و شهرسازی برنامه مسکن استیجاری، تملک واحدهای مسکونی برای واگذاری به مستاجران آغاز شده و تا پایان سال ۱۰ هزار واحد مسکونی استیجاری خریداری و در اختیار متقاضیان قرار خواهد گرفت.

فرزانه صادق مالواجرد وزیر راه و شهرسازی در اردیبهشت ماه امسال نیز در حالی با تاکید بر تنوع در ساخت‌وسازهای بخش مسکن، از برنامه دولت برای تنظیم‌گری در بازار اجاره خبر داده و گفته بود که مسکن استیجاری در دستور کار قرار گرفته و بخشی از اراضی مورد نیاز برای این نوع از مسکن توسط دولت تأمین می‌شود و با اولویت در اختیار زوج‌های جوان قرار خواهد گرفت که حبیب‌الله طاهرخانی معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی نیز اعلام کرده بود که به دنبال این هستیم تا فرآیند راه‌اندازی بازار استیجار عمومی مسکن تسهیل شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر اهمیت تامین مسکن استیجاری برای پاسخ به نیاز طیفی از متقاضیان مسکن گفته بود: دستورالعمل ماده ۶ بسته مدیریت بازار اجاره مسکن، با هدف تامین مسکن استیجاری برای زوج‌های جوان که حداکثر طی ۵ سال اخیر ازدواج کرده‌اند، تهیه شده است. در قالب این دستورالعمل به دنبال آن هستیم تا فرآیند راه‌اندازی بازار استیجار عمومی مسکن تسهیل شود.

اگر چه سه دهه قبل نیز سابقه اجرای طرح اجاره به شرط تملیک نیز توانسته بود بسیاری از متقاضیان را صاحب مسکن کند، اما به نظر می‌رسد این روزها با سه دهه قبل کاملا متفاوت است.

قرارداد اجاره به شرط تملیک، نوعی توافق حقوقی است که در آن فروشنده، اموال منقول یا غیرمنقول را به خریدار واگذار می‌کند و در عوض، خریدار موظف به پرداخت اقساط مشخصی می‌شود. در این نوع قرارداد، اگر خریدار تمامی اقساط را به‌موقع پرداخت کند، مالکیت نهایی اموال به او منتقل خواهد شد.

حال اگر چه برنامه مسکن استیجاری دولت چهاردهم با برنامه اجاره به شرط تملیک دولت اصلاحات تا حدودی در یک راستا می‌تواند قرار بگیرد، اما باید دید که بانک‌ها نیز با این طرح همراهی خواهند کرد؟ طرحی که به نظر می‌رسد از هم اکنون سیستم بانکی با آن اگر مخالفت نکند، حداقل همراهی قابل قبولی نخواهد کرد.

فرشید پورحاجت دبیر کانون سراسری انبوه‌سازان کشور در پاسخ به این پرسش که سال‌ها بود که دولت مسکن استیجاری را فراموش کرده بود، اما به نظر می‌رسد که این بار دولت چهاردهم مصمم به اجرای برنامه مسکن استیجاری است؟ گفت: به نظر می‌رسد وزارت راه و شهرسازی در یک سال اخیر تلاش کرده است تا در خصوص برنامه مسکن استیجاری به یک دستورالعمل مشخصی برسد؛ بنابراین امیدوار هستیم که مسکن استیجاری بعد از سه دهه توقف مجددا اجرایی شود.

در دولت اصلاحات مسکن استیجاری و اجاره به شرط تملیک در دستور کار دولت بود

او ادامه داد: در دولت اصلاحات مسکن استیجاری و اجاره به شرط تملیک در دستور کار دولت بود و تمهیداتی نیز برای آن تهیه و شرایط نیز فراهم شد و اتفاقا استقبال خوبی هم از این طرح‌ها شد. به هر حال باید دید شیوه نامه برنامه مسکن استیجاری از سوی دولت و وزارت راه و شهرسازی چگونه خواهد بود و به چه صورت رونمایی خواهد شد.

پورحاجت تاکید کرد: البته شاید این شیوه نامه دارای ایرادات و نقاط قوتی هم باشد و طبیعی است که با مرور زمان و ارائه شیوه نامه برنامه مسکن استیجاری می‌توان به مرور با نقاط قوت و ضعف این برنامه آشنا شد. به هر صورت این برنامه پس از ارائه شیوه‌نامه می‌تواند ملاک موفق یا غیر موفق بودن باشد و بخش مسکن را از بلاتکلیفی که سال‌ها در این خصوص با آن مواجه بود خارج کند.

دبیر کانون سراسری انبوه‌سازان کشور در پاسخ به این پرسش که آیا دولت بودجه خرید ۱۰ هزار واحد مسکونی استیجاری را که وزیر راه و شهرسازی اعلام کرده است دارد؟ گفت: اقدامی که در دولت رخ داده است این است که تلاش کرده وعده توخالی و پوشالی ندهد و به این موضوع نیز به شدت پایبند بوده است. موضوعی که در دولت سیزدهم چندان به آن اعتقادی نداشت و یک سال اعلام شد باید یک میلیون واحد مسکونی احداث شود و سپس این اعداد را به ۲ میلیون و ۳ میلیون واحد مسکونی افزایش داد و در انتها هم دیدید که تنها به ۸۰۰ هزار واحد مسکونی بسنده کرد.

بانک‌ها توان پرداخت تسهیلات مسکن ندارند

پورحاجت تصریح کرد: به هر صورت طبق گزارش‌هایی که ارائه شده است دیدیم که بانک‌ها توان پرداخت تسهیلات مسکن ندارند و پازل اصلی مسکن استیجاری سیستم بانکی است.

او گفت: در سال ۷۷ که مسکن استیجاری و اجاره به شرط تملیک اجرایی شد تسهیلات بانکی به خوبی توانستند ایفای نقش کنند به طوریکه تسهیلات بانکی می‌توانست تا ۷۰ درصد هزینه تمام شده مسکن را پوشش دهد؛ و یک کارمند و یا یک کارگر با دریافت حقوق تا چهار سال پس انداز صاحب مسکن شود. اما امروز تسهیلات بانکی تکاپوی زیر ۱۰ درصد قیمت تمام شده مسکن را می‌دهد.

جزئیات عرضه مسکن استیجاری با دو مدل «تامین واحدهای مسکونی آماده» و «ساخت مسکن استیجاری» برای زوج‌های جوان که طی پنج سال اخیر ازدواج کرده‌اند اواخر شهریور ۱۴۰۴ به تصویب رسید و باید دید که آیا برنامه مسکن استیجاری تا چه میزان از سوی بانک‌ها مورد استقبال قرار می‌گیرد و اینکه آیا دولت و وزارت راه و شهرسازی برای مجاب کردن و همراهی کردن تمام بخش‌ها تا چه میزان مخوفق عمل خواهد کرد.

اخبار

اختلاف قیمت داخلی و مرزی عامل اصلی قاچاق سوخت

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی گفت: اختلاف قیمت داخلی و مرزی از عوامل اصلی قاچاق سوخت محسوب می‌شود.

به گزارش ایسنا، کرامت ویس‌کرمی مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در نخستین همایش ملی پیشگیری و مقابله با قاچاق فرآورده‌های نفتی، اظهار کرد: خوشبختانه امروز اتفاق تازه‌ای رقم خورد و برای اولین بار توانستیم با همکاری مشترک میان شرکت پخش و فراجا، نشست مشترکی برای بررسی چالش‌های قاچاق سوخت برگزار کنیم.

وی ادامه داد: در جلسه‌ای تصمیم گرفته شد که پیگیری روند مبارزه با قاچاق فرآورده‌های نفتی با جدیت بیشتری دنبال شود تا حلقه‌های تخلف در مسیر توزیع شناسایی و مسدود شود.

ویس‌کرمی با بیان اینکه برخی تصور می‌کنند کنترل مصرف به‌معنای تحویل ندادن سوخت است، تصریح کرد: در حالی که چنین چیزی نیست و بخش بزرگی از قاچاق از طریق بارنامه‌های جعلی یا صوری انجام می‌شود که به‌وسیله آن سوخت مجدداً خرید و فروش می‌شود. طبق قانون برنامه هفتم توسعه قیمت سوخت مورد استفاده معادن سالانه حدود ۱۵ درصد افزایش می‌یابد تا انگیزه‌های قاچاق کاهش یابد.

او تاکید کرد: در چرخه تخصیص سوخت باید پروانه فعالیت رسمی وجود داشته باشد تا دستگاه متولی بتواند بر مبنای استانداردهای مشخص، میزان مورد نیاز مصرف‌کننده را تعیین کند. همچنین اختلاف قیمت داخلی و مرزی از دیگر عوامل اصلی قاچاق سوخت محسوب می‌شود. سوخت در نوار مرزی ما با نرخ‌هایی حدود ۸۰ تا ۹۰ هزار تومان در لیتر به‌فروش می‌رسد، در حالی که در داخل کشور همان سوخت با حدود ۳۰۰ هزار تومان سهمیه‌ای در اختیار مردم قرار می‌گیرد. این شکاف قیمتی، بستر اصلی قاچاق را ایجاد می‌کند.

مدیرعامل شرکت پخش فرآورده‌های نفتی در ادامه گفت: در سالی که بارش باران نداشتیم، برخی دستگاه‌ها همچنان سهمیه بیشتری مطالبه می‌کنند. در چنین شرایطی تخصیص بیشتر معنا ندارد و باید سازوکار مصرف واقعی و پایش هوشمند اعمال شود.

وی همچنین گفت: مطابق ماده ۴۴ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، شرکت پخش فرآورده‌های نفتی و سایر دستگاه‌های متولی موظف هستند میزان مصرف را کنترل کرده و از تحویل مازاد جلوگیری کنند. نظارت دقیق بر مصرف نه‌تنها از قاچاق پیشگیری می‌کند، بلکه عدالت در بهره‌مندی از یارانه سوخت را نیز برقرار می‌سازد.

ویس‌کرمی در ادامه تصریح کرد: مصرف‌کننده‌ای در استان تهران داریم که انشعاب غیرمجاز گاز طبیعی از همسایه گرفته و با علمک به داخل کارگاه برده است. از این طرف هم سوخت مایع از ما می‌گیرد و دستگاه متولی هم تقاضای سوخت آن را تایید کرده است. حتی نمونه و موردی داشته ایم که ۱۵۰ هزار لیتر برای او تأیید شده است، درحالیکه با ۴۰ هزار لیتر کار تولیدش انجام می‌شود.

وی افزود: در بسیاری از موارد مصرف‌کننده وقتی یک عددی برای درخواست سوخت می‌دهد، کاملا غیرکارشناسی و دلبخواهی است. ما وظیفه‌ای برای عملکرد ناوگان دیزلی نداریم؛ چه درون شهری و چه برون‌شهری، متولی مخصوص در این زمینه دارند.

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی همچنین تاکید کرد: در سال ۱۳۹۸ به همه دستگاه‌های متولی ابلاغ شد تا الگوی مصرف سوخت را طراحی و نظارت کنند تا از سوی مصرف‌کننده رعایت شود. همچنین اعلام کردیم دستگاه‌های مربوطه خودشان الگوی مصرف به ما پیشنهاد بدهند تا بر اساس عملکرد آنها به مصرف‌کنندگان گازوییل بدهیم، اما می‌گویند ما نیرو نداریم تا از محل مصرف بازدید کند. این مقام مسئول در پایان گفت: تا زمانی که به این دستورالعمل‌ها توجه نشود، نمی‌توانیم مبارزه هدفمند داشته باشیم. به صورت مکرر مشاهده شده که مصرف‌کننده سوخت نبوده اما به او سوخت تحویل شده است، فرد انشعاب گاز غیرمجاز برای گرمایش دریافت کرده و همزمان سوخت هم برای تولید می‌گرفته است. منشأ قاچاق سوخت این است که همه مصرف‌کنندگان بیش از نیاز سوخت می‌گرفته‌اند و این مصارف خرد جمع شده و به این اعداد بزرگ قاچاق سوخت منجر می‌شود.

بررسی وضعیت بازار میوه

پشت‌پرده گرانی گوجه و خیار؛ ۲۰ روز پرچالش در راه است

در پی پایش قیمت میوه، سبزی و صیفی‌جات طی هفته منتهی به ۲۶ آبان ۱۴۰۴، مشخص شد که گوجه‌فرنگی کیلویی ۶۹ هزار تومان و خیار کیلویی ۷۹ هزار تومان عرضه می‌شود. به گزارش نسیم اقتصاد، افزایش بی‌سابقه قیمت گوجه‌فرنگی و خیار در روزهای اخیر، زنگ خطر تازه‌ای برای سبد غذایی خانوارها به صدا درآورده است.

در شرایطی که نه بارندگی شدید و نه مشکلات معمول فصل، مانند گل‌آلود شدن زمین‌های کشاورزی یا اختلال در مسیرهای حمل‌ونقل، وجود داشته، جهش ناگهانی این دو محصول پرمصرف پرسش‌های جدی را درباره ریشه‌های این گرانی ایجاد کرده است. چرا گوجه کیلویی ۶۹ هزار تومان و خیار ۷۹ هزار تومان به فروش می‌رسد؟ چه عواملی پشت پرده این افزایش نجومی قرار دارد؟ آنچه مسلم است، روند صعودی قیمت‌ها دیگر تنها به چند قلم خاص محدود نیست و فشار مضاعفی را بر سفره بسیاری از خانوارها تحمیل کرده است. در این گزارش، به سراغ دلایل اصلی این نابسامانی و تأثیرات آن بر بازار و مصرف‌کنندگان می‌رویم.

صادرات، عامل اصلی جهش قیمت گوجه و خیار؟

اکبر یاوری، رئیس اتحادیه بارفروشان میدان مرکزی در خصوص گرانی گوجه فرنگی و خیار به نسیم اقتصاد گفت: متأسفانه صادرات این محصولات همچنان ادامه دارد. ما بارها به جهاد کشاورزی اعلام کرده‌ایم که باید وضعیت گوجه‌فرنگی مدیریت شود، اما هنوز تغییری ایجاد نشده است. اکنون نیز با یک تغییر فصلی مواجه هستیم و تا آغاز برداشت گوجه بوشهر حدود بیست روز باقی مانده، بنابراین احتمالاً طی این مدت با مشکلاتی روبه‌رو خواهیم بود. وی افزود: اکنون پاکستانی‌ها آمده‌اند و گوجه‌های ما را از سبز تا کاملاً رسیده برداشت کرده و به سمت پاکستان منتقل می‌کنند. در این میان، استان فارس تنها استانی بود که نیاز گوجه کل کشور را تأمین می‌کرد، اما گوجه این استان به شکل انبوه صادر شد.

۲۰ روز پرچالش پیش‌روی بازار

یاوری در بخش دیگری از سخنانش با اشاره به صادرات خیار ادامه داد: حالا تا زمان آغاز برداشت گوجه در بوشهر مدتی باقی مانده و در این فاصله با مشکل مواجه هستیم. پس از شروع برداشت گوجه بوشهر، تصور می‌کنم بازار روندی کاهشی و با ثبات پیدا کند. خیار هم از این قاعده مستثنی نیست و این محصول نیز صادر می‌شود.

افزایش قیمت میوه و صیفی‌جات در پی کاهش تولید

رئیس اتحادیه بارفروشان میدان مرکزی در پاسخ به این پرسش که روند بازار میوه و صیفی‌جات را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ اظهار کرد: امسال میزان تولید واقعی محصولات نسبت به سال گذشته حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد کاهش داشته است، اما به دلیل افزایش نهاده‌های کشاورزی، خشکسالی، قطعی برق و خروج اتباع، با رشد حدود ۳۰ درصدی قیمت‌ها نسبت به سال گذشته مواجه شده‌ایم. در این میان، وزارت جهاد کشاورزی باید شرایط را مدیریت کند تا برای دهک‌های کم‌برخوردار مشکلی جدی ایجاد نشود.

به گفته وی در فصل زمستان تنوع میوه محدود است و بیشتر سیب، پرتقال و نارنگی در دسترس قرار دارد. بنابراین لازم است بازار به‌درستی مدیریت شود تا مردم بتوانند همین میوه‌های محدود را تأمین کنند. یاوری با اشاره به مازاد محصولات در بازار متذکر شد: البته با وجود کاهش تولید، نیاز کشور تأمین می‌شود و حتی مازاد هم داریم، اما باید مراقب شرایط بازار بود تا اتفاقی ناخوشایند و غیرقابل پیش‌بینی رخ ندهد.

میدان میوه تحت کنترل؛ واسطه‌ها تاثیری در گرانی ندارند

رئیس اتحادیه بارفروشان در پاسخ به پرسش دیگری مبنی بر اینکه واسطه‌ها تا چه اندازه در گرانی میوه تأثیر دارند؟ خاطرنشان کرد: واسطه‌ها در میدان میوه و تره‌بار نقشی در گرانی میوه ندارند. این واسطه‌ها، واسطه‌های ضروری هستند و در میدان واسطه غیرضروری وجود ندارد. ما در میدان نرخ مصوب داریم و واسطه‌ها نمی‌توانند میوه را بالاتر از قیمت‌های تعیین‌شده عرضه کنند. نظارت‌ها برای کنترل قیمت باید از مبدا آغاز شود؛ یعنی از سرِ زمین. حلقه اصلی، مبدا است و نظارت نیز باید از همان‌جا شروع شود. یاوری در پایان تاکید کرد: در سطح شهر نیز باید نظارت‌ها گسترده‌تر شود. به عبارت دیگر، حاشیه سود میوه‌فروشی‌های سطح شهر بین ۳۰ تا ۳۵ درصد است، اما متأسفانه برخی از این فروشگاه‌ها روی اجناس ۱۰۰ تا ۱۳۰ درصد سود می‌کشند. بنابراین نظارت قوی در سطح شهر نیز ضروری است.