وزیر جهاد کشاورزی اذعان کرد

افزایش ۳۵۰ درصدی قیمت کالاهای اساسی پس از حذف ارز ترجیحی

وزیر جهاد کشاورزی پیش از حذف ارز ترجیحی گرانی اقلام اساسی را ۷۰۰ هزار تومان برآورد کرده بود، اما حالا می‌گوید قیمت کالاهای اساسی رشد ۳۵۰ درصدی داشته است.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ غلامرضا نوری قزلجه دیروز گفت که «افزایش قیمت کالاها ناشی از اصلاح نرخ ارز حدود ۳۵۰ درصد بوده است»؛ این یعنی متوسط قیمت کالاهای اساسی مثل روغن بعد از اصلاحات ارزی دولت چهار و نیم برابر شده است.

او افزود که «بخشی از این افزایش قیمت» از طریق پرداخت ماهانه حدود یک میلیون تومان به هر ایرانی جبران می‌شود اما هنوز کامل نیست.

وزیر جهاد دی‌ماه سال گذشته و قبل از حذف ارز ترجیحی گفته بود که «افزایش قیمت اقلام اساسی ۷۰۰ هزار تومان خواهد بود» و یارانه کالابرگ آن را جبران خواهد کرد. طبق آمارهای تورم مرکز آمار، در حال حاضر کالابرگ یک میلیون تومانی ۳۰ درصد از قدرت خرید خود را از دست داده و ارزش آن به حدود ۶۹۰ هزار تومان رسیده است.

سوء تفاهم ۴۵ هزار میلیارد تومانی!

همچنین به گزارش خبرگزاری مهر، وزیر جهاد کشاورزی در پاسخ به پرسشی درباره واردات نهاده دامی با نرخ ارز ترجیحی و فروش در بازار آزاد و تفاوت ۴۵ هزار میلیارد تومانی این قیمت‌ها، ادعا کرد: این اعداد صحت ندارد و آمار مطرح‌شده در این زمینه اصلاً درست نیست.

نوری با اشاره به اظهارنظرهایی که درباره وجود رانت در حوزه ارز ترجیحی مطرح شده است، گفت: ما از بیخ و بن این موضوع و ارز ترجیحی را بررسی کردیم و ایرادات را پیدا کردیم؛ به نتایج تحقیق و تفحص مجلس نیز منتظر نماندیم.

او با اشاره به اینکه گزارش تحقیق و تفحص هنوز نهایی و منتشر نشده است، افزود: اظهارنظری که صورت گرفته، برخلاف آیین‌نامه داخلی مجلس بوده؛ در کمیسیون تأیید نشده و در صحن نیز قرائت نشده است. طبق نص صریح آیین‌نامه، افشای آن خلاف قانون است و این اعداد اصلاً صحت ندارد.

وزیر جهاد کشاورزی تأکید کرد: معاونت بازرگانی وزارتخانه پاسخ لازم را ارائه داده و ما از کیان واردکنندگان و وزارتخانه دفاع می‌کنیم؛ این مسائل مربوط به دوره دولت چهاردهم نیست و مسئولان دوره‌های قبل باید پاسخگو باشند.

نوری، درباره ادعای تخصیص ارز برای نهاده‌های دامی و عدم عرضه کالا در بازارگاه، ادعا کرد: من همچنان تأکید می‌کنم که این اعداد و ارقام در سوابق دیده نمی‌شود و صرفاً یک سوءتفاهم بیش نیست.

وی، خواستار توقف قضاوت‌های زودهنگام شد و اظهار کرد: پیشنهاد من این است که موضوع تا تکمیل شدن مستندات و قرائت و تأیید آن در مجلس شورای اسلامی پیگیری شود؛ زمانی که گزارش به‌طور کامل در مجلس خوانده و تأیید شد؛ مشخص می‌شود که واقعیت موضوع چه بوده و آیا اتفاقی خارج از رویه رخ داده است یا نه.

این تحقیق و تفحص مربوط به خرید و عرضه نهاده دامی طی یک دهه گذشته است که ما هم استقبال می‌کنیم.

وزیر جهاد کشاورزی ادامه داد: اگر مشخص شود که کسی خارج از بازارگاه، کالایی را فروخته یا تقلبی در این حوزه انجام شده، آن تخلف باید محرز باشد و مسئول مربوطه همان زمان که مسئولیت او بوده، و آن شخص که مرتکب تقلب شده، حتماً باید در برابر قانون پاسخگو باشد.

کشاورزان در انتظار قیمت گذاری محصولات

نوری با اشاره به واردات کالاهای اساسی از طریق بنادر شمالی، عنوان کرد: در طول جنگ تاکنون سه میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالا از این طریق ترخیص شده است.

وزیر جهاد کشاورزی در پاسخ به گزارش‌ها درباره کمبود ۳۰ درصدی آفت‌کش گندم برای سال جدید، گفت: هشدارهایی که انجمن تولیدکنندگان درباره کمبود سم مطرح کرده، مربوط به یک مسئله جدید است. نگران نباشید؛ آفت‌کش تأمین می‌شود.

نوری افزود: با توجه به اصلاح ارزی، هیچ مشکل ارزی و مشکل ثبت سفارش هم نداریم؛ فقط محدودیت‌هایی گذاشته‌ایم که برخی مواد تکنیکال به دلیل سلامت جامعه حذف شده‌اند و با رعایت آن‌ها، افراد می‌توانند وارد تجارت شوند.

او درباره علت تاخیر در تعیین تکلیف قیمت‌گذاری محصولات کشاورزی در شورای قیمت‌گذاری و برنامه وزارت جهاد کشاورزی در این ارتباط ادعا کرد: در خصوص قیمت‌گذاری محصولاتی که در شورای قیمت‌گذاری انجام می‌شود؛ در موعد خودش انجام می‌گیرد و مشکلی در فرآیند آن وجود ندارد؛ همان‌طور که در برخی موارد میانه سال نیاز به اصلاح و اعلام قیمت جدید بود و امسال قیمت گندم اصلاح شد. هر اقدامی که زمان و شرایط آن جابه‌جا می‌شود به جهت رعایت حال تولیدکنندگان است.

جدول نرخ سکه، ارز و بورس

نوع سکه	قیمت بازار (به تومان)
سکه تمام طرح جدید	۱۸۹/۶۰۰/۰۰۰
سکه تمام طرح قدیم	۱۸۸/۰۰۰/۰۰۰
نیم سکه	۹۶/۵۰۰/۰۰۰
ربع سکه	۵۳/۰۰۰/۰۰۰
گرمی	۲۸/۰۰۰/۰۰۰
هر گرم طلای ۱۸ عیار	۱۹/۱۲۶/۰۰۰
نوع ارز	
دلار (توافقی)	۱۵۵/۷۳۷
یورو (توافقی)	۱۷۹/۷۷۷
پوند	۲۵۳/۶۱۴
یوان چین	۲۳/۱۰۲
درهم امارات	۴۲/۴۰۶
هزار دینار عراق	۱۳۱/۳۱۵
بورس	
شاخص کل بورس تهران	۵/۸۹۴/۹۷۱
شاخص هموزن	۱/۶۶۴/۵۸۷

فایننشال تایمز:

انسداد تنگه هرمز و باب‌المندب کرایه کشتی‌ها را ۳ برابر کرد

جنگ در خاورمیانه و تغییرات اقلیمی به طور همزمان هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی جهان را به سطوح بی‌سابقه‌ای رسانده است.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ افزایش بی‌سابقه هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی در نقاط استراتژیک جهان، زنگ خطری جدی برای اقتصاد جهانی و جیب مصرف‌کنندگان به صدا درآورده است.

فایننشال تایمز دیروز دوشنبه در گزارشی تکان‌دهنده از رکوردشکنی قیمت‌ها در مسیرهای کلیدی کشتیرانی خبر داده که ریشه در ترکیب خطرناک جنگ و تغییرات اقلیمی دارد.

بر اساس گزارش فایننشال تایمز، ماه گذشته میلادی شاهد افزایش حاد هزینه‌های حمل‌ونقل در نقاط گلوگاهی دریایی جهان بودیم.

جنگ در منطقه که منجر به بسته شدن تقریباً کامل تنگه هرمز و افزایش تهدیدها در باب‌المندب شده در کنار کاهش بی‌سابقه سطح آب در کانال پاناما و رودخانه راین به دلیل خشکسالی‌های طولانی، یک طوفان کامل را در صنعت کشتیرانی جهانی به وجود آورده است.

این بحران همزمان که ناشی از دو عامل کاملاً متفاوت جنگ و تغییر اقلیم است، موجب شده که زنجیره تأمین جهانی دیگر هرگز مثل گذشته قابل اعتماد نباشد.

به طور کلی جنگ در منطقه و بسته شدن تنگه هرمز کشتی‌ها را مجبور به تغییر مسیر و جست‌وجوی منابع جایگزین انرژی کرده است.

طبق داده‌های مؤسسه قیمت‌گذاری آرگوس، قیمت حمل نفت از خلیج‌فارس به آسیا در تاریخ ۱۰ آگوست (۱۹ مرداد) به ۱۵ دلار و ۲۲ سنت در هر بشکه رسیده که بالاترین رقم از سال ۲۰۰۵ تاکنون محسوب می‌شود. علت اصلی این افزایش، تهدید حملات به نفتکش‌های مرتبط با عربستان است که قصد عبور از باب‌المندب را دارند.

در دریای سیاه نیز اوضاع بهتر از این نیست. قیمت حمل نفتکش‌ها به مقصد دریای مدیترانه در همین هفته به بالاترین سطح حداقل از سال ۲۰۰۵ رسیده است. این ارقام نشان می‌دهد که بحران غرب آسیا، تنها منطقه را تحت تأثیر قرار نداده، بلکه کل معادلات انرژی جهان را بر هم زده است.

کانال پاناما؛ رکوردشکنی در قیمت عبور

اما بحران تنها به غرب آسیا محدود نمی‌شود. در آن سوی جهان، کانال پاناما که حیاتی‌ترین مسیر ارتباطی میان اقیانوس آرام و اطلس است، با کاهش شدید سطح آب به دلیل پدیده النینو و افزایش ترافیک دریایی مواجه شده است.

برنامه جهانی غذای سازمان ملل متحد (WFP) چهارشنبه هفته قبل هشدار داد که حتی اگر پیش‌بینی ال‌نینو کمتر از پیش‌بینی برخی مدل‌ها باشد، بسیاری از کشورها را به مرز قحطی خواهد رساند و بیش از یک پنجم به ۲۲۵ میلیون نفر در ۴۵ کشور که در حال حاضر در ناامنی غذایی حاد هستند، اضافه خواهد کرد.

این وضعیت باعث شده قیمت عبور از دو مجموعه قفل این کانال (که برای کشتی‌های با اندازه‌های مختلف طراحی شده‌اند) به ارقام نجومی ۱.۱ میلیون و دو و نیم میلیون دلار در اوایل آگوست برسد. این رقم نیز بالاترین میزان از زمان شروع ثبت داده‌های آرگوس است.

در اروپا، خشکسالی‌های پی‌درپی سطح آب رودخانه راین را به پایین‌ترین حد ممکن رسانده است.

این رودخانه که شریان حیاتی صنایع سنگین آلمان محسوب می‌شود، اکنون به سختی قابلیت تردد کشتی‌ها را دارد. قیمت حمل بار بر روی کشتی‌های عبوری از این رودخانه به مقصد شهرهای کلن، دویسبورگ، فرانکفورت و کارلسروهه به بالاترین سطح از سال ۲۰۱۲ رسیده است. این یعنی صنایع آلمانی که برای تأمین مواد اولیه به راین وابسته‌اند، در آستانه یک بحران جدی قرار گرفته‌اند.

بازار کانتینرها
افزایش ۲۳۴ درصدی در یک سال

اما شاید هشداردهنده‌ترین بخش این گزارش، وضعیت بازار حمل کانتینر باشد. بر اساس داده‌های آرگوس، متوسط قیمت حمل فوری کانتینرها از خاور دور به سواحل شرقی آمریکا، نسبت به سال گذشته ۲۳۴ درصد افزایش یافته است.

یعنی به بیش از ۱۰ هزار دلار برای هر کانتینر ۴۰ فوتی رسیده است. این یعنی واردات کالا از چین و سایر کشورهای آسیایی به آمریکا برای مصرف‌کننده نهائی بیش از سه برابر گران‌تر شده است.

به گزارش فایننشال تایمز این افزایش هزینه‌ها تنها به بنادر و شرکت‌های کشتیرانی محدود نمی‌شود، بلکه به سرعت به قیمت تمام شده کالاها در فروشگاه‌ها منتقل می‌شود و در نهایت جیب مصرف‌کنندگان را هدف قرار می‌دهد.

وزیر راه و شهرسازی مطرح کرد

افزایش ۱۰۰ درصدی ترخیص کالا از بنادر جنوبی

وزیر راه و شهرسازی از افزایش ۱۰۰ درصدی ترخیص کالا از بنادر جنوبی در جریان جنگ ۱۲ و ۴۰روزه، سخن گفت و افزود: روزهایی داشتیم که رکورد تخلیه و بارگیری کالا شکسته شد.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، فرزانه صادق در نشست خبری با تشریح اقدامات این وزارتخانه در جریان جنگ، گفت: دشمن علاوه‌بر زیرساخت‌های فرودگاهی، برق و آب، تاب‌آوری مردم را هدف قرار داد و بازسازی زیرساخت‌ها در حین جنگ با هدف بازگرداندن سریع آنها به چرخه فعالیت انجام شد.

وی افزود: یکی از مهم‌ترین مسئولیت‌های وزارت راه و شهرسازی در جنگ، جلوگیری از اختلال در زنجیره لجستیک کشور بود؛ به‌گونه‌ای که اختلال در یک حلقه از این زنجیره، موجب توقف کل فرآیند نشود.

وزیر راه و شهرسازی با اعلام استمرار خدمات در بخش‌های ریلی، جاده‌ای و بندری اظهار کرد: در حوزه جابه‌جایی مسافر و کالا تلاش شد خدمات بدون وقفه ادامه پیدا کند و کالاهای ضروری و اساسی در سریع‌ترین زمان ممکن به نقاط مختلف کشور برسد.

صادق با اشاره به تسهیل ترخیص کالا از بنادر در ایام جنگ گفت: در جریان جنگ ۱۲ و ۴۰ روزه، روزهایی داشتیم که رکورد تخلیه و بارگیری کالا حتی نسبت به روزهای عادی شکسته شد. همچنین میزان ترخیص کالا از بنادر جنوبی در همان دوره و پس از آن، بیش از ۱۰۰ درصد افزایش یافت.

او تصریح کرد: در بندر امام خمینی(ره) و بندر چابهار نیز با هماهنگی‌های انجام‌شده، عملکرد حمل‌ونقل افزایش یافت؛ به‌طوری که در برخی روزها بیش از یک‌هزار کامیون در چابهار اقدام به خروج کالا کردند.

بازسازی زیرساخت‌ها، حین جنگ

وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر نقش هم‌افزایی میان ستاد و مدیران میدانی گفت: یکی از مهم‌ترین عوامل این موفقیت، هماهنگی حداکثری میان ستاد تصمیم‌گیری، مدیران میدانی و اعضای کابینه بود و ستاد در طول جنگ به‌هیچ‌وجه تعطیل نشد.

صادق اضافه کرد: ارتباط مستقیم با استانداران برقرار بود و معاونان وزارت راه و شهرسازی نیز با وجود محدودیت‌های پروازی، در مناطق مختلف از جمله چابهار، بندرعباس و مناطق غرب و شرق کشور حضور میدانی داشتند.

او درباره بازسازی زیرساخت‌ها در حین جنگ گفت: نمی‌توانستیم منتظر پایان جنگ بمانیم و بازسازی ریل، جاده، پل و تونل‌های آسیب‌دیده را به بعد از جنگ موکول کنیم؛ بنابراین بازسازی زیرساخت‌ها همزمان با ادامه جنگ انجام شد.

وزیر راه و شهرسازی همچنین با یادآوری حمله آمریکا و رژیم صهیونیستی به ۴۰۰ شهر و ۲۵ استان کشور، اظهار کرد: حدود ۱۰۰ هزار واحد تجاری و مسکونی در جنگ تحمیلی دوم و سوم آسیب دیدند.

صادق با ابراز اینکه «در جنگ ۱۰۰ پرنده را از دست دادیم»، تصریح کرد: با وجود این، ایران‌ایر با هشت فروند هواپیما پروازهای حج را در خلال جنگ انجام داد و در اربعین هم زائران جابه‌جا شدند.

صادق با اعلام اینکه حدود ۲۵۰۰ وام ودیعه ۳۰۰ تا یک میلیارد تومانی به آسیب‌دیدگان جنگ تحمیلی پرداخت شده است، افزود: در دو شهر بندرعباس و کرمانشاه وام ۳۰۰ تا یک میلیارد تومان است.

به دنبال رکوردشکنی بیکاری در ۶ سال اخیر

تنگه هرمز شغل فرانسوی‌ها را گرفت

وزیر کار فرانسه روز یکشنبه رسماً اعلام کرد که تنگه هرمز نرخ بیکاری در فرانسه را به اوج شش ساله رسانده است. آماری که وعده‌های رشد اقتصادی را به شکست کشاند.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ «ژان‌پیر فراندو» وزیر کار فرانسه، اعلام کرد که افزایش نرخ بیکاری در این کشور به بالاترین سطح در نزدیک به شش سال اخیر، نتیجه مستقیم کاهش رشد اقتصادی ناشی از جنگ در ایران و بسته شدن تنگه هرمز، همراه با موج‌های گرما و آتش‌سوزی‌های گسترده جنگلی در تابستان گذشته است.

بر اساس داده‌های منتشر شده از سوی آژانس آمار فرانسه در هفتم آگست (۱۷ مرداد)، نرخ بیکاری در سه‌ماهه اخیر به هشت و سه دهم درصد رسیده که نسبت به هشت و یک دهم درصد دوره قبل افزایش یافته است.

این بالاترین رقم از سال ۲۰۲۰ محسوب می‌شود و زنگ خطری جدی برای اقتصاد این کشور به صدا درآورده است.

وزیر کار فرانسه در گفت‌وگو با روزنامه «ژورنال دودیمانش» تصریح کرد که علت اصلی این آمار ناامیدکننده، رشد اقتصادی محدود به دلیل جنگ در ایران و بسته شدن تنگه هرمز است که مستقیماً قیمت گاز و سوخت را در اروپا به شدت افزایش داده است.

وی تأکید کرد که اختلال در حرکت کشتی‌ها از طریق این آبراه حیاتی، هزینه‌های انرژی را به شدت بالا برده و فشار سنگینی بر فعالیت اقتصادی فرانسه وارد کرده است.

فراندو افزود: بنگاه‌های اقتصادی در حالی با افزایش هزینه‌های عملیاتی دست و پنجه نرم می‌کنند که موج‌های بی‌سابقه گرما و آتش‌سوزی‌های گسترده در جنگل‌های فرانسه نیز بر دشواری‌ها افزوده و روند بهبود اقتصادی را با مانع جدی مواجه کرده است.

وی با اشاره به این شرایط بحرانی گفت که این پدیده‌های اقلیمی و ژئوپلیتیکی، بهبودی اقتصاد را به تأخیر انداخته و کار را برای دولت سخت‌تر کرده است.

این تحولات در حالی رخ می‌دهد که اقتصادهای اروپایی همچنان با پیامدهای اختلال در تأمین انرژی و افزایش هزینه‌های سوخت دست و پنجه نرم می‌کنند و تداوم پیامدهای جنگ در خاورمیانه بر تجارت جهانی، حمل‌ونقل دریایی و قیمت انرژی، چشم‌انداز بهبود را بیش از پیش مبهم ساخته است. دولت فرانسه که امیدوار بود با کاهش تورم و افزایش تولید، نرخ بیکاری را کنترل کند، اکنون با معادله جدیدی روبه‌رو شده است که در آن تکانه‌های بیرونی، همه برنامه‌های داخلی را تحت‌الشعاع قرار داده است.

به نوشته الجزیره، افزایش نرخ بیکاری در فرانسه یک هشدار جدی برای کل منطقه یورو محسوب می‌شود و نشان می‌دهد که بحران منطقه، فراتر از تأثیر بر قیمت نفت، اشتغال و معیشت مردم در قلب اروپا را نیز تهدید می‌کند.

کارشناسان نسبت به تداوم این روند در ماه‌های آینده هشدار داده و تأکید کرده‌اند که بدون رفع اختلالات در تنگه هرمز، کاهش هزینه‌های انرژی و بازگشت ثبات به منطقه، احتمال افزایش بیشتر بیکاری در فرانسه وجود دارد.

هیئت تحقیق و تفحص مجلس درباره نتایج حذف ارز ترجیحی گزارش داد

خروج ۹۰۰ هزار میلیارد تومان سرمایه از بخش کشاورزی با حذف ارز ترجیحی

عضو هیئت تحقیق و تفحص مجلس درخصوص نهاده‌های دامی با اعلام اینکه سه میلیون و ۵۰۰ هزار تن نهاده وارداتی در ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ وارد بازارگاه نشده است؛ از خروج ۹۰۰ هزار میلیارد تومان سرمایه از بخش کشاورزی، پس از حذف ارز ترجیحی خبر داد.

نشست خبری درباره عملکرد وزارت جهاد کشاورزی با حضور عباس بیگدلی رئیس هیئت تحقیق و تفحص از عملکرد وزارت جهاد کشاورزی و جواد عسگری و نادر ابراهیمی؛ دو عضو این هیئت با حضور اصحاب رسانه در خبرگزاری مهر برگزار شد.

نادر ابراهیمی؛ عضو هیئت تحقیق و تفحص درخصوص واردات و توزیع نهاده‌های دامی با بیان اینکه ما قرار نیست به صورت مستمر و دائم واردکننده نهاده‌های دامی باشیم، گفت: «در برنامه هفتم تاکید شده که باید در تامین بخشی از کالاهای اساسی مانند گوشت به ۹۰ درصد از خودکفایی برسیم. در نهاده باید ۲۵ درصد از وابستگی را کاهش دهیم اما همواره افزایشی بوده است؛ وزارت جهادکشاورزی مکلف بوده است تا شرایط را به‌گونه‌ای رقم بزند که ما حداقل وابستگی را داشته باشیم.»

وی با اشاره به اینکه بررسی‌ها نشان می‌دهد که ظرف ۱۵ سال آینده کشورها حاضر به فروش کالاهای اساسی نخواهند بود، افزود: «ظرفیت جبران در این زمینه وجود دارد؛ ۳۰ درصد اضافات کشاورزی که می‌تواند به عنوان نهاده استفاده شود و ما ۱۳ میلیون لیتر صرف آن می‌کنیم هدر می‌رود. برخی کشت‌ها باید به مهر ماه منتقل شود و باید الگوی کشت را متناسب با نیاز منطبق کنیم.»

۳/۵ میلیون تن نهاده، خارج از بازارگاه

عضو هیئت تحقیق و تفحص مجلس درخصوص واردات و توزیع نهاده‌های دامی با بیان اینکه ما منابع ارزی را دادیم اما در عین حال روش تدبیرمان صحیح نبوده است، ادامه داد: «ما نظارت را از ابتدای زنجیره به انتهای آن برده‌ایم و این مسائل سبب گرانی شده است. دیوان محاسبات ۱۲ شرکت را مشخص کرده که طی ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ جمعاً سه میلیون و ۵۰۰ هزار تن نهاده وارد کردند که هیچ‌گاه وارد بازارگاه نشده است.

او افزود: برآوردهای قیمت نشان می‌دهد که قیمت این موارد براساس بازارگاه ۴۳ هزار میلیارد تومان بوده است و این رقم براساس ارزش بازار(غیریارانه‌ای) ۱۴۳ هزار میلیارد تومان بوده است.»

عضو هیئت تحقیق و تفحص مجلس درخصوص نهاده‌های دامی افزود: با وجود تکذیب وزیر اقتصاد، این رقمی است که توسط دستگاه‌های نظارتی به صورت رسمی اعلام شده است. براساس بند پ ماده ۳۳ قانون برنامه هفتم پیشرفت، باید یارانه به انتهای زنجیره داده شود. ۵۷۰ هزار میلیارد تومان از منابع بخش کشاورزی برای واسطه‌ها و مصرف‌کننده رفته است. حدود ۱۴ میلیارد دلار داشتیم برای ارز ترجیحی در سال ۱۴۰۳ که به هشت میلیارد دلار در ۱۴۰۴ کاهش یافت.

ابراهیمی با اشاره به اینکه در همه دنیا از بخش کشاورزی حمایت می‌کنند و آمریکای جنایتکار در دوران جنگ، قانون حمایت از کشاورزی خود را تصویب کرد، افزود: آن وقت در ایران، ۹۰۰ هزار میلیارد تومان بابت اصلاح ارز از بخش کشاورزی خارج شده است؛ کجای این حمایت از تولید است؟ این مسئله خلاف قانون است. ما می‌خواهیم یکسان‌سازی نرخ ارز انجام دهیم اما خلاف قانون.»

امکان خودکفایی در تولید نهاده

او با بیان اینکه ما می‌توانیم با روش‌های فرآوری پروتئین جو را افزایش دهیم، افزود: وظیفه حاکمیت است که آموزش بدهد؛ ما می‌توانیم با درست خشک کردن، هشت درصد پروتئین یونجه را افزایش دهیم. ما اصلا نیازی به واردات نداریم. با این اقدام؛ واردات تنها باید برای تنظیم بازار باشد.

عضو هیئت تحقیق و تفحص مجلس درخصوص نهاده‌های دامی با بیان اینکه تولید ما باید ۴۳ درصد پروتئین داشته باشد اما خروجی آن ۱۶ تا ۱۸ درصد است، ادامه داد: تکنولوژی هست اما چرا این اتفاق رخ نمی‌دهد؟ در این صورت تولیدکنندگان نیز تنش نخواهند داشت. تولیدکننده مداوم نگران تامین نهاده است، این تولید نمی‌شود. آن افرادی که می‌گویند نمی‌توانیم تولید کنیم سرباز دشمن هستند؛ مناظره کنند، ما ثابت می‌کنیم هیچ مشکلی برای تولید نداریم.

ابراهیمی افزود: بعد از صنعت نفت، بیشترین سرمایه‌گذاری کشور در صنعت دام و طیور است اما منافع عده‌ای نمی‌گذارد که نهاده در داخل تولید شود و گاهی روزانه سه هزار کامیون نهاده در کشور وارد می‌شود که هدر رفت سوخت و شلوغی جاده و... هم درنظر باید گرفت.

او ادامه داد: بالغ بر ۲۰ هزار هزار میلیارد تومان سرمایه سرگردان در کشور داریم و ۲۰ میلیارد دلار ارز سرگردان. اگر تدبیری بود؛ به‌جای چشم داشت به آزادسازی ارز در قطر، طبق قانون همین پول‌ها را می‌شد به اقتصاد و تولید تزریق کرد. قیمت نفت در بودجه ۵۴ دلاره ولی بیشتر داریم می‌فروشیم. این پول کجاست؟

کشور را با رفیق‌بازی نمی‌توان اداره کرد

همچنین محمد جواد عسکری؛ عضو هیئت تحقیق و تفحص مجلس درخصوص واردات و توزیع نهاده‌های دامی گفت: امروز در حوزه نهاده‌ها، فضای فساد بیداد می‌کند. اگر مردم بفهمند چه اتفاقاتی افتاده، حیرت‌زده می‌شوند که منشا این فساد کجاست. اختلاف قیمتی که بوده و اتفاقاتی که افتاده عجیب است. مجلس و تیم تحقیق و تفحص با جدیت دنبال خواهد کرد تا برای همیشه این فضای فساد و رانت جمع شود.

او با تأکید بر اینکه کشور را با رفیق‌بازی نمی‌توان اداره کرد، تصریح کرد: ما معتقدیم دولت محترم هرچه سریع‌تر نسبت به وزرای ناکارآمد تعیین تکلیف کند. فرصت مصلحت‌اندیشی نیست. گروه‌های نظارتی بارها اعلام کرده‌اند که فلان وزیر توانایی اداره وزارتخانه را ندارد و اظهر من الشمس است.

عضو هیئت تحقیق و تفحص مجلس درخصوص واردات و توزیع نهاده‌های دامی با اشاره به مشکلات ایجادشده پس از حذف ارز ترجیحی، به موضوع خرید پرتقال شب عید پرداخت و گفت: حدود ۱۳ هزار تن پرتقال با قیمت هر کیلوگرم ۷۰ هزار تومان خریداری شد، در حالی که قیمت پرتقال در زمان خرید حدود ۵۰ هزار تومان بود.

عسگری افزود: در این موضوع چند مرحله ضرر به بیت‌المال وارد شده است؛ در مرحله نخست حدود ۲۶۰۰ میلیارد ریال از منابع بیت‌المال به یک شرکت ورشکسته پرداخت شده و سرنوشت حدود پنج هزار تن از مجموع ۱۳ هزار تن پرتقال نیز مشخص نیست و باید درباره آن پاسخ داده شود.

وی ادامه داد: در مرحله دوم نیز حدود ۳۵۰۰ میلیارد ریال از منابع بیت‌المال به یک شرکت ورشکسته پرداخت شده است. همچنین پرتقال‌های باقی‌مانده و فروش‌نرفته نیز با قیمت حدود ۲۰ تا ۲۵ هزار تومان به همان شرکت فروخته شده است.

هدف تحقیق و تفحص از وزارت جهاد کشاورزی

در ادامه این نشست خبری عباس بیگدلی؛ رئیس هیئت تحقیق و تفحص مجلس از عملکرد وزارت جهاد کشاورزی در حوزه واردات نهاده‌های دامی، با تشریح روند شکل‌گیری تحقیق و تفحص اظهار کرد: تشکیل این هیئت در پی دغدغه‌های کشاورزان، دامداران و تولیدکنندگان سراسر کشور درباره تأمین نهاده‌های دامی شکل گرفت. هدف هیئت تحقیق و تفحص هم سلبی و بگیر و ببند نبوده است.

بیگدلی با بیان اینکه هیئت تلاش کرده یافته‌های تحقیق و تفحص پیش از بررسی کامل وارد فضای رسانه‌ای نشود، افزود: در جریان بررسی‌ها، حدود ۴۰۰ پرونده برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی معرفی شد. رئیس هیئت تحقیق و تفحص مجلس از واردات نهاده‌های دامی توضیح داد: این پرونده‌ها مربوط به واردکنندگانی بود که از تولیدکنندگان، دامداران و مرغداران وجه دریافت کرده بودند اما در پی افزایش قیمت، نهاده را تحویل نداده یا در برخی موارد وجه قبلی را برگردانده و در مواردی نیز تفاوت قیمت را از تولیدکننده دریافت کرده بودند. بیگدلی از همکاری سازمان تعزیرات حکومتی و دادستانی کل کشور با هیئت تحقیق و تفحص خبر داد و گفت: برای رسیدگی به تخلفات احتمالی، شعب ویژه‌ای در این مجموعه‌ها پیش‌بینی و راه‌اندازی شده است. بررسی‌ها صرفاً بر مبنای اطلاعات وزارت جهاد کشاورزی انجام نشد و هیئت از دستگاه‌های مختلف از جمله گمرک، سازمان بنادر، بانک مرکزی، وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت راه اطلاعات دریافت کرد. کمترین میزان همکاری هم مربوط به وزارت جهاد کشاورزی بوده است.

ابهام ۱۷۵ هزار میلیارد تومانی

رئیس هیئت تحقیق و تفحص مجلس از واردات نهاده‌های دامی گفت: مابه‌التفاوت ارز ترجیحی شش میلیون و ۷۴ هزار تن نهاده موجود در بنادر، حدود ۱۷۵ هزار میلیارد تومان است که هنوز وصول نشده. بیگدلی، با انتقاد از نحوه اجرای سیاست حذف ارز ترجیحی نهاده‌ها اظهار کرد: کشور به‌صورت ماهانه حدود یک میلیارد دلار نهاده نیاز دارد و این رقم در سال حدود ۱۲میلیارد دلار می‌شود اما مدیریت لازم برای این موضوع انجام نشد و پس از اتمام منابع ارزی، دولت در آبان‌ماه مجبور شد برای جبران کسری منابع، موضوع آزادسازی ارز را اجرا کند.

یادداشت اقتصادی

ناترازی بنزین یا ناترازی مدیریت؟

دوباره زمزمه‌های افزایش قیمت بنزین بلند شده است؛ آن‌هم در شرایطی که کشور هنوز از تبعات جنگ خارج نشده و مردم با تورم، کاهش قدرت خرید و افزایش هزینه‌های زندگی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. البته باید میان «گمانه‌زنی» و «تصمیم قطعی» تفاوت گذاشت. تاکنون تصمیم رسمی برای افزایش عمومی قیمت بنزین اعلام نشده و سخنگوی دولت نیز گفته است درباره هر تصمیمی در این زمینه اطلاع‌رسانی خواهد شد. با این حال، کاهش سهمیه بنزین ۳۰۰۰ تومانی از ۷۰ به ۵۰ لیتر و بحث درباره نرخ بنزین غیرسهمیه‌ای، نشان می‌دهد مسئله مدیریت بازار سوخت همچنان روی میز دولت است.

اصل مسئله را نمی‌توان انکار کرد. کشور با ناترازی بنزین مواجه است؛ مصرف بالاست، خودروها عمدتاً پرمصرف‌اند، بخشی از ناوگان فرسوده است و قاچاق سوخت نیز به دلیل شکاف قیمت‌ها انگیزه اقتصادی پیدا می‌کند. حتی سخنگوی دولت گفته است هزینه رساندن هر لیتر بنزین به جایگاه از قیمت فروش سهمیه‌ای بیشتر است و این وضعیت را نشانه ناترازی دانسته است.

اما سؤال اساسی اینجاست:

اگر بنزین گران شود، آیا ناترازی واقعاً حل می‌شود یا فقط هزینه ناترازی از دولت به مردم منتقل خواهد شد؟

این پرسش باید پیش از هر تصمیمی پاسخ داده شود.

بنزین یک کالای معمولی نیست. قیمت آن مستقیماً بر هزینه حمل‌ونقل اثر می‌گذارد و هزینه حمل‌ونقل نیز در قیمت تقریباً همه کالاها و خدمات خود را نشان می‌دهد. از کشاورزی و تولید گرفته تا توزیع کالا، مسافربری، خدمات و حتی قیمت مواد غذایی، همگی از قیمت سوخت تأثیر می‌پذیرند. بنابراین افزایش قیمت بنزین، حتی اگر مستقیماً فقط بخشی از مصرف‌کنندگان را هدف بگیرد، می‌تواند از مسیر انتظارات تورمی و افزایش هزینه تولید، به کل اقتصاد سرایت کند.

در شرایط عادی نیز این مسئله حساس است؛ اما در شرایط جنگی حساس‌تر می‌شود. جامعه‌ای که همزمان هزینه‌های اقتصادی و روانی جنگ را تحمل می‌کند، بیش از هر چیز به سیاست‌هایی نیاز دارد که احساس امنیت و عدالت را تقویت کند. اگر مردم احساس کنند هزینه ناکارآمدی‌های ساختاری اقتصاد قرار است از جیب آنان پرداخت شود، مسئله دیگر فقط «قیمت بنزین» نخواهد بود؛ مسئله به اعتماد عمومی تبدیل خواهد شد.

البته نمی‌توان از ضرورت اصلاح مصرف و جلوگیری از قاچاق و اتلاف سوخت چشم پوشید. قیمت‌گذاری غیرواقعی، بدون اصلاح سایر اجزای نظام انرژی، در بلندمدت پایدار نیست. اما اصلاح قیمت با گران‌کردن قیمت فرق دارد.

اصلاح واقعی یعنی دولت همزمان سراغ همه حلقه‌های زنجیره ناترازی برود.

نخست، باید با قاچاق سوخت و شبکه‌های غیرشفاف مقابله کند. دوم، باید ناوگان فرسوده و خودروهای پرمصرف را اصلاح کند. سوم، توسعه حمل‌ونقل عمومی را در اولویت قرار دهد. چهارم، راندمان پالایشگاه‌ها و زیرساخت‌های تولید و توزیع را افزایش دهد. پنجم، مصرف مازاد و غیرضروری را هدف قرار دهد، نه اینکه هزینه را به شکل عمومی بر همه مردم تحمیل کند.

و مهم‌تر از همه، دولت باید قبل از دست‌بردن در جیب مردم، به سراغ هزینه‌های خود برود.

چرا اصلاح شرکت‌های دولتی زیان‌ده، کاهش هزینه‌های زائد، حذف موازی‌کاری‌های اداری، مبارزه با فرار مالیاتی، جلوگیری از رانت و اصلاح ساختار بودجه نباید همزمان با اصلاح قیمت انرژی در دستور کار قرار گیرد؟

اگر هدف واقعاً مدیریت مصرف است، چرا به جای «گران‌کردن بنزین برای همه»، «گران‌کردن مصرف غیرضروری» در دستور کار قرار نگیرد؟

می‌توان برای مصرف متعارف خانوار سهمیه‌ای با قیمت قابل‌تحمل در نظر گرفت و مصرف مازاد را با قیمت واقعی‌تری محاسبه کرد. در چنین مدلی، خانواده‌ای که برای رفت‌وآمد ضروری خود از خودرو استفاده می‌کند، نباید همانند کسی که مصرف بسیار بالاتری دارد تحت فشار قرار گیرد.

حتی از منظر عدالت نیز این تفاوت مهم است. افزایش عمومی قیمت بنزین، اگرچه ظاهراً یک سیاست یکسان برای همه است، در عمل بر فقیر و غنی یکسان اثر نمی‌گذارد. برای یک خان