گذر

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت:

تکلیفی برای ذخیره‌سازی فاز دوم هدفمندی تعیین نشده است

■ **فارس:** معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: از ذخایر اجرای فاز اول قانون هدفمندکردن یارانه‌ها در برخی اقلام موجودی داریم و هنوز تکلیفی برای ذخیره‌سازی فاز دوم این قانون تعیین نشده است. محمدعلی ضیغمی در پاسخ به این سوال که آیا ذخیره‌سازی فاز دوم قانون هدفمندکردن یارانه‌ها آغاز شده است یا خیر؟ اظهار داشت: اگر دولت دستور بدهد ذخیره‌سازی انجام می‌شود. وی در واکنش به این سوال که آیا وزارت صنعت و تجارت باید به دولت پیشنهاد دهد تا دولت در این خصوص تصمیم بگیرد، اظهار داشت: تاکنون تکلیف خاصی برای ذخیره‌سازی فاز دوم تعیین نشده است. ضیغمی در پاسخ به این سوال که آیا ذخایر فاز اول اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها هنوز باقی مانده است یا خیر؟ گفت: موجودی لازم در اقلام کالاهای اساسی نظیر برنج، روغن، شکر، مرغ و برخی نهاده‌های کشاورزی به صورت ذخیره در گردش وجود دارد و هیچ نگرانی به لحاظ موجودی کالا در کشور نداریم.

شرایط جدید واردات خودرو

شرط واردات از مبدا تولید برداشته شد

■ **مهر:** معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با تشریح تغییرات انجام‌شده در واردات خودرو گفت: الزام واردکنندگان برای واردات خودرو تنها از کشور مبدا تولید برداشته شد. حمید صافدل درخصوص آخرین تغییرات در ضوابط جدید واردات خودرو به کشور گفت: ورود هرگونه خودرو ولو به تعداد اندک یک عدد، مشروط به داشتن کارت بازرگانی از سوی واردکنندگان است. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت افزود: واردات خودرو چه از سوی شرکت و چه از سوی افراد حقیقی باید با رعایت چهار شرط باشد، به این معنا که علاوه بر نو بودن یک خودرو، داشتن نمایندگان خدمات پس از فروش، شرایط بهینه‌سازی مصرف سوخت، استانداردهای ۵۱گانه و اعلامی از سوی محیط زیست کشور باید از سوی واردکننده رعایت شود. وی تصریح کرد: چندی پیش دولت مصوب کرده بود که واردات خودرو باید از مبدا کشور تولیدکننده آن باشد، اما هم‌اکنون این امکان ایجاد شده که از سایر مبادی نیز، امکان ثبت سفارش و واردات وجود داشته باشد. صافدل گفت: در ماه‌های گذشته ثبت سفارش برای خودرو با تغییرات جدید، بیشتر شده و این تغییرات ثبت سفارش در زمان واردات قطعی خودرو، حتما در بازار داخلی نیز اثرگذار خواهد بود. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه کاهش تعرفه واردات خودروهای هیبریدی در دست بررسی است، افزود: برای تغییرات تعرفه واردات خودرو تا به حال پیشنهاد جدیدی دریافت نشده و اما در مورد خودروهای هیبریدی یا با سوخت‌هایی نظیر انرژی برق، به تازگی تقاضاهایی از سوی برخی بخش‌های مرتبط ارایه شده که بر اساس آن درخواست، معاونت اقتصادی وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز آن را تایید کرده است. وی تصریح کرد: این پیشنهاد که هم‌اکنون در حال طی مراحل کارشناسی تصویب در دفتر مقررات واردات و صادرات است، در دستور کار کمیسیون ماده یک قرار دارد که قاعدتا اگر این موضوع تصویب شود، تحولی در نوع خودروهای وارداتی به کشور ایجاد خواهد شد. به گفته صافدل، تصویب این موضوع، تاثیر بسزایی در سیاست‌های جابه‌جایی مصارف سوخت‌های فسیلی به سمت سوخت‌های سالم‌تر و نسل نو خواهد داشت؛ بنابراین امکان اینکه در تعرفه این نوع از واردات خودرو و قطعات آن، کاهش تعرفه‌ای صورت گیرد، وجود دارد.

طلسم واگذاری سهام عدالت کارگران

توقف ثبت‌نام‌ها ۲۱۱ روزه شد

■ **مهر:** ثبت‌نام ۳/۲میلیون کارگر فصلی و ساختمانی، رد تقاضای ۶۰۰هزار نفر، توقف ثبت‌نام از دوگروه باقیمانده قراردادی و رسمی از هفت‌ماه پیش و احتمال پردازش اطلاعات مربوط به مرحله اول کار؛ کل اقدامات ۱۰ماه گذشته در پرونده واگذاری سهام عدالت کارگران بوده است. اسفندماه سال گذشته بود که پس از ماه‌ها رایزنی و گفت‌وگوی کارگران با دولت و چند مرحله دستور رییس‌جمهور برای تسریع در واگذاری سهام عدالت کارگران، سامانه ثبت‌نام سهام عدالت ویژه کارگران کشور در پرتال وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی برای فراهم شدن زمینه ثبت‌نام و واگذاری سهام عدالت به آخرین گروه اجتماعی باقیمانده ایجاد شد. از آن مقطع به بعد طبق گزارش‌های ماه‌های گذشته وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و همچنین اعلام سازمان خصوصی‌سازی سه‌میلیون‌و ۲۰۰هزار نفر کارگر فعال در دو بخش ساختمانی و فصلی تقاضای دریافت سهام عدالت خود را در سامانه سهام عدالت کارگری ثبت کردند.

خبری از فراخوان دور جدید نیست

در حال حاضر هم پس از چند ماه از بسته شدن سایت ثبت‌نام از کارگران متقاضی دریافت سهام عدالت نه‌تنها خبری از باز شدن سامانه موجود در پرتال وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی نیست، بلکه هیچ‌گونه گزارشی هم از سوی سازمان خصوصی‌سازی مبنی بر روند کار واگذاری سهام عدالت کارگران ارایه نشده است. حمیدحاج اسماعیلی فعال کارگری با تاکید بر اینکه متولی اصلی واگذاری سهام عدالت و رسیدگی به امور دهک‌های مختلف اجتماعی دولت است، خاطرنشان کرد: برای قشر کارگری هم این مسوولیت متوجه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی است که باید پیگیری‌های لازم را در این زمینه انجام دهد.

آفریقایی‌ها هم تراکتورهای ایرانی را نمی‌خواهند

جای خوش تکنولوژی فرسوده در خطوط تولید

لیلا مرگن: عدم توجه به تکنولوژی روز دنیا در ساخت تراکتورهای ایرانی، مناسب نبودن خدمات و امکانات ایمنی برای هدایت‌کنندگان تراکتور و مصرف بیش از حد سوخت از دلایلی است که سبب شده تراکتورهای ساخت ایران در گوشه انبارها خاک بخورند و دولت برای صادرات آنها تسهیلات ارزان‌قیمت فراوانی را به کشورهای آفریقایی اهدا کند. افزایش ضریب مکانیزاسیون یکی از راهکارهایی است که همواره مسوولان وزارت جهاد کشاورزی برای کاهش بهای محصولات در بخش و افزایش توان رقابتی ایران بر آن تاکید کرده‌اند. اما ورود تکنولوژی و ماشین‌آلات به بخش کشاورزی به دلیل ساختار خرده‌مالکی حاکم بر اراضی کشاورزی و عدم وجود صرفه اقتصادی در بخش تولید، با سرعتی بسیار کند در حال پیشرفت است.

تراکتور یکی از اصلی‌ترین ابزارآلاتی است که کشاورزان آن را مورد استفاده قرار می‌دهند. بسیاری از ادواتی که در شخم زدن زمین یا غیره به کار می‌رود، به تراکتور متصل شده و عملیات مورد نظر را در مزارع انجام می‌دهند. از آنجا که نیاز کشور به تراکتور محدود بوده و کارخانه‌های تراکتورسازی همواره در حال تولید این کالا هستند، هیچ راهی پیش پای مسوولان وزارت صنایع باقی نمی‌ماند مگر آنکه اقدام به صادرات کالاهای تولید داخل کنند. از این‌رو وزیر جهاد کشاورزی نیز به کمک همتای خود به وزارت صنایع آمده و در جلسات مشترک با وزرای کشاورزی سایر کشورها از جمله کشورهای آفریقایی آمادگی ایران را برای تامین تراکتورهای مورد نیاز کشورها مطرح می‌کند. اما همواره پاسخ همتایان آفریقایی خلیلیان یکسان است. حتی کشورهای آفریقایی نیز از مصرف بیش از حد سوخت در تراکتورهای ایرانی در مقایسه با تولیدات کشورهای اروپایی گله داشته و حاضر به خرید کالای ایرانی نیستند. کشورهای آفریقایی فقط با ارایه تسهیلات بسیار مناسب از سوی دولت ایران، نظیر وام‌های بلاعوض یا طولانی‌مدت مایل به خرید کالای تولید ایران هستند.

صادرات رو به افول تراکتور

براساس آمار در سال ۸۸، میزان صادرات تراکتورهای ساخت ایران ۱۸درصد کاهش داشته است. در سال ۸۸، ۹۰۰ تن تراکتورهای کوچک قابل هدایت به وسیله انسان پیاده، به ارزش هشت‌میلیون دلار و با قیمت متوسط ۸/۸ دلار برای هر کیلو آن، از ایران صادر شده است که این میزان در سال ۸۷،هزار و ۳۰۰ تن به ارزش حدود ۱۰میلیون دلار با قیمت متوسط ۷/۵ دلار برای هر کیلو آن بوده است. به این‌ترتیب طبق این آمار صادرات تراکتور ایرانی در سال ۸۸ نسبت به مدت مشابه سال قبل از نظر وزن حدود ۳۰درصد و از نظر ارزش حدود ۱۸درصد کاهش یافته است. براساس آمار منتشرشده از سوی شرکت تراکتورسازی ایران این شرکت از سال ۱۳۸۵ تا سال ۸۹ در مجموع‌هزار و ۷۵۵ دستگاه انواع تراکتور به قاره آفریقا صادر کرده که اوج صادرات آن مربوط به سال ۸۷ بوده است. این صادرات به کشورهای جیبوتی، کنیا، لیبی، نیجریه، سودان، تونس، اوگاندا و زیمبابوه انجام شده است. بیشترین میزان صادرات نیز به ترتیب به کشورهای سودان با ۸۶۴ دستگاه، لیبی با ۶۴۸ دستگاه و اوگاندا با ۱۳۶ دستگاه انجام شده، همچنین در سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹ به ترتیب ۲۶۴، ۲۳۲، ۷۸۵، ۴۳۷ و ۳۷ دستگاه تراکتور تولید شرکت تراکتورسازی به قاره آفریقا صادر شده است.

ادعای توفیق

باوجود آمار گمرک از کاهش صادرات تراکتور حکایت دارد، اما ابوالفتح ابراهیمی، عضو هیات‌مدیره گروه صنعتی تراکتورسازی ایران می‌گوید: مبلغ و حجم صادرات گروه صنعتی تراکتورسازی ایران در بخش تراکتور بین ۳۲ تا ۳۵درصد بیشتر از برنامه پیش‌بینی شده انجام شده و نزدیک به یک‌هزار و ۴۰۰ دستگاه بوده است. ابراهیمی رشد صادرات تراکتور نسبت به مدت مشابه سال قبل را ۳۷درصد اعلام کرده و خاطرنشان می‌کند: ارزش صادرات سال‌جاری ۱۸میلیون دلار و متشکل از تراکتورهای تولیدی تبریز، سنندج و ارومیه بوده است. وی افزود: انواع تراکتورهای MF285، MF399، ITM 299 در دو نوع تک و دو دیفرانسیل، ITM240 و تراکتور برنجی جز تولیدات صادراتی گروه تراکتورسازان به حساب می‌آید.

عضو هیات‌مدیره گروه تراکتورسازان در ارتباط با کشورهای خریدار تراکتور ایرانی می‌گوید: صادرات به کشورهای افغانستان، زیمباوه، عراق، تاجیکستان، قرقیزستان، سیرالئون، سودان و غیره انجام می‌شود.

وی ادامه می‌دهد: کشورهای همسایه، آفریقایی و آسیای میانه در رده‌های اول تا سوم مشتریان بازارهای جهانی تراکتورسازی ایران قرار دارند.

صادرات غیراقتصادی تراکتور

نزدیک به دو سال است که مسوولان وزارت صنایع بحث راه‌اندازی خط تولید تراکتور در سنگال را مطرح کرده‌اند اما تاکنون این وعده محقق نشده است. از سوی دیگر، باوجود نظر فعالان بخش تراکتورسازی که عملکرد خود را بسیار مثبت ارزیابی می‌کنند، دولت در راستای ایجاد بازار برای تراکتورهای ایرانی، وام‌های طولانی‌مدت به کشورهای آفریقایی اهدا می‌کند که بحث صادرات تراکتور از ایران را غیراقتصادی خواهد کرد. به عقیده محمدعلی دهرویه، عضو هیات علمی دانشگاه آزاد واحد رودهن مهم‌ترین دلیل کاهش صادرات تراکتورهای ایرانی به سایر کشورها قیمت تمام شده بالای این کالا نسبت به رقباست. وی می‌گوید: قیمت تمام شده بالای محصولات با کیفیت مشابه، شاید یکی از دلایل عدم بازاریابی مناسب برای تراکتور ایرانی باشد. دهرویه با اشاره به قیمت پایین سوخت پیش از اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها می‌افزاید: پیش از اجرای این قانون سوخت سهم ناچیزی از هزینه‌های تولید را شامل می‌شد، بنابراین هیچ‌گاه از سوی کشاورزان و تولیدکنندگان تراکتور مورد توجه جدی نبود. وی تصریح می‌کند: این روند سبب شده بود که مصرف سوخت در تراکتورهای ساخت ایران به مراتب بیشتر از تولیدات سایر کشورها باشد. این عضو هیات علمی دانشگاه آزاد خاطرنشان می‌کند: در برنامه‌ریزی‌های جدید به منظور توسعه بازارهای مصرف تراکتور ایرانی و توسعه ماشین‌آلات در بخش کشاورزی، باید به بهینه‌سازی مصرف سوخت دقت ویژه‌ای شود.

تکنولوژی فرسوده در خط تولید جاخوش کرده

محمدعلی فرهمند، کارشناس برنامه‌ریزی در ارتباط با دلایل عدم توفیق ایران برای صادرات تراکتور می‌گوید: تکنولوژی ساخت تراکتورهای ایرانی مربوط به ۴۰ سال قبل است. وی می‌افزاید: به دلیل تحریم‌ها، طی سال‌های اخیر ایران نتوانسته تکنولوژی جدید به کشور وارد کند. فرهمند با اشاره به نبود تحقیق و توسعه در بخش تولید تراکتور، اظهار می‌دارد: در بخش صنعت یا تکنولوژی‌ها باید وارداتی باشد یا اینکه براساس تحقیق و توسعه انجام شود که متاسفانه در تراکتورسازی‌های ایران بحث تحقیق ضعیف است. وی وجود حمایت‌های دولتی برای خرید تراکتور به‌وسیله کشاورزان را عامل موثری در توسعه ضریب مکانیزاسیون دانسته و می‌گوید: در حال حاضر با خروج ماشین‌آلات از سبد حمایتی دولت، ورود ماشین‌آلات به بخش کشاورزی ضعیف خواهد شد. این کارشناس برنامه‌ریزی تصریح می‌کند: با توجه به کیفیت تراکتورهای ایرانی تقاضا برای این کالا نسبتا مطلوب بوده و در آینده‌ای نه‌چندان دور در صورت عدم تغییر در کیفیت ساخت، وضعیت بدتری بر فروش تراکتور حاکم خواهد شد. عدم توجه به مصرف سوخت در تراکتورهای ساخت ایران سبب شده که ماشین‌های ایرانی حتی در کشورهای آفریقایی نیز بازار مناسبی نداشته باشند، از سوی دیگر حذف کمک‌های دولتی برای ورود ماشین‌آلات به عرصه کشاورزی و به روز نبودن خط تولید تراکتور در ایران و بسیاری مسایل دیگر، عواملی است که ورود ماشین‌آلات به زمین‌های کشاورزی کشور را در آینده‌ای نه‌چندان دور به حداقل خواهد رساند. بهتر است مسوولان امر به جای سیاست‌گذاری در زمینه اعطای وام‌های طولانی‌مدت در راستای ایجاد بسترهای مقطعی برای کالاهای ایرانی که ضرر و زیان هنگفتی را به اقتصاد کشور تحمیل می‌کند، بخشی از تسهیلات کلان صرف‌شده را به تحقیق و توسعه برای بهبود کیفیت تراکتورها اختصاص دهند تا محصولات ایرانی بدون هیچ دغدغه و امتیازدهی به مشتریان، به دلیل کیفیت مطلوب، متقاضیان فراوانی داشته باشد.

خیز فرآورده‌های لبنی برای گرانی

مهر: درحالی‌که نوسان قیمت تولید شیر و فرآورده‌های لبنی بازار داخل را دچار تلاطم کرده است، انتشار گزارشی از سوی سازمان خواربار جهانی نشان می‌دهد که هزینه تولید شیر خام در ایران بیشتر از کشورهای اروپایی است. از سال گذشته این سومین بار است که قیمت شیر افزایش یافته است. افزایش دوباره قیمت شیر خام و فرآورده‌های لبنی در آغاز مرحله دیگری از اجرای قانون هدفمندکردن یارانه‌ها، بار دیگر حرف و حدیث‌های زیادی را به دنبال داشته است. سعید سلطانی سروستانی، مدیرعامل اتحادیه سراسری دامداران کشور نه‌تنها افزایش قیمت شیر خام را قبول ندارد بلکه آن را به کیفیت شیر نیز ربط می‌دهد. وی در گفت‌وگو با مهر گفت: قیمت پایه شیر ۶۵۰ تومان نیست؛ درواقع قیمت شیر پایه به همراه میزان بالابودن پروتئین و چربی محاسبه می‌شود. اگر کارخانه‌ها شیر را ۶۵۰ تومان خریداری می‌کنند، به این دلیل است که شیر با کیفیت به آنها ارایه می‌شود. به گفته این مقام مسوول، هر اندازه که آلودگی میکروبی در شیر کمتر و چربی بیشتری داشته باشد آن شیر از کیفیت بالاتری برخوردار است. مشاور انجمن صنایع لبنی ایران نیز ضمن انتقاد از افزایش قیمت شیر خام، تصریح کرد: بدون شک هر افزایش قیمت شیر خام منجر به افزایش قیمت فرآورده‌های لبنی و صنایع تبدیلی می‌شود. درحالی‌که مدت زیادی نیست قیمت شیر خام افزایش یافته است، قیمت فرآورده‌های لبنی از جمله کره، خامه، شیربسته‌بندی و ماست نیز هرکدام بیشتر شده است.

قیمت شیر از سال گذشته ۳ بار افزایش یافته است

نخستین باری که ستاد تنظیم بازار و کالا اجازه افزایش ۱۰درصدی قیمت شیر و فرآورده‌های لبنی را داد، قیمت شیر به ۴۳۰تومان رسید، همچنین مرحله دوم افزایش قیمت شیر و فرآورده‌های لبنی با اجرای قانون هدفمندکردن یارانه‌ها آغاز شد. افزایش هزینه‌ها از جمله قیمت حمل‌ونقل و حامل‌های انرژی باعث شد تا برای دومین بار قیمت شیر از ۴۳۰ تومان به ۵۲۰ تومان افزایش یابد. حسین چمنی در این زمینه توضیح داد: تاثیر افزایش قیمت شیرخام در هزینه فرآورده‌های لبنی ۷۰درصد است. بر همین اساس، به ازای هر ۱۰درصد افزایش قیمت شیر خام، هفت درصد افزایش فرآورده‌های لبنی را خواهیم داشت. بررسی روند افزایش قیمت شیر خام از سال گذشته نشان می‌دهد تاکنون ۴۰درصد رشد داشته است. این در حالی است که دامداران زیادی از فروش شیر با قیمت ۶۳۰ تومان همچنان گله‌مند هستند. در این میان تهیه علوفه با قیمت مناسب به یکی از دغدغه‌های دامداران تبدیل شده است. باقری صاحب یکی از دامداری‌های اطراف تهران در این‌باره به مهر، گفت: با این شرایط نمی‌توانیم علوفه مورد نیازمان را با قیمت مناسب تهیه کنیم. وی ادامه داد: برای خرید یونجه باید کیلویی ۵۵۰ تومان هزینه کنیم، ضمن اینکه هزینه‌های متفرقه دیگری از جمله حمل‌ونقل نیز به آن اضافه می‌شود. برای ما صرف ندارد شیر خام را با هزینه بالا تولید کرده و با قیمت ۶۲۰ تومان بفروشیم. سلطانی‌سروستانی نیز ضمن تایید این مطلب افزود: اگر دولت تسهیلاتی را در نظر بگیرد و ارز دولتی در اختیارمان قرار دهد، می‌توانیم این ارز را در اختیار افرادی که واردکننده هستند، قرار دهیم تا قیمت علوفه کاهش یابد. مدیرعامل اتحادیه سراسری دامداران کشور با اشاره به اختصاص صد میلیارد تومان بودجه برای خرید علوفه، اعلام کرد: با مبلغ صد میلیارد تومان ۷۰هزار تن علوفه توزیع شده است، همچنین با توجه به گشایش ال سی ۵۰هزار تن علوفه نیز از کشور کانادا به‌زودی (ظرف ۲۰روز آینده) پس از بارگیری راهی کشورمان می‌شود. مشاور انجمن صنایع لبنی ایران ضمن انتقاد از هزینه بالای تهیه شیر خام به مقایسه آن با دیگر کشورها پرداخت و گفت: در کشور ما هزینه تولید شیر خام به‌مراتب بیشتر از کشورهای اروپای غربی و آمریکای شمالی است. وی با اشاره به آمار منتشرشده از سوی FAO سازمان خواربار جهانی گفت: طبق آمار اعلام‌شده قیمت تولید شیر خام در سال ۲۰۱۱ در آمریکا ۳۷ سنت، استرالیا ۴۲سنت، آلمان ۴۱ سنت و فرانسه ۴۰ سنت است اما در ایران قیمت تولید شیر خام ۵۵ سنت تمام می‌شود.

با وجود اینکه در کشور ما قیمت‌ها به مراتب پایین‌تر از کشورهای اروپایی است اما چرا قیمت تولید شیر خام در ایران باید بالاتر از سایر کشورهای اروپایی و آمریکایی باشد؟ چمنی در این‌باره معتقد است: دامداری در ایران به‌خوبی مدیریت نمی‌شود همچنین بهره‌وری اقتصادی نیز در این نوع فعالیت نادیده گرفته شده است.

وی گفت: اگر در ایران نیز هزینه تولید شیر برای دامدار بسیار بالاست دولت می‌تواند با حمایت‌های برنامه‌ریزی شده به کمک دامدار و مصرف‌کننده بیاید. چمنی در این‌باره پیشنهاد داد: برای جلوگیری از افزایش قیمت شیر، بهتر است دولت اجازه واردات شیر خشک را بدهد تا قیمت‌ها متعادل شود. از زمانی که واردات شیرخشک ممنوع شده بازار دچار تلاطم شده است. همایون باهری، مدیرعامل یکی از شرکت‌های تولید فرآورده‌های لبنی، با پیش‌بینی افزایش مجدد قیمت شیر تا ماه آینده اعلام کرد: احتمال اینکه قیمت تولید شیرخام به ۷۰۰ تومان برسد، دور از ذهن نیست. اگر این اتفاق بیفتد احتمالا قیمت فرآورده‌های لبنی نیز بیشتر می‌شود.

بازتاب

پاسخ سازمان حمایت به «شرق»:

میوه‌های شب یلدا ارزان شده بود

■ درپی انتشار گزارشی با عنوان یلدای گرانی در یلدای ۹۰ روز شنبه ۲۶ آذرماه سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان پاسخی را به دفتر روزنامه ارسال کرد. در این پاسخ آمده است: قیمت میوه و آجیل کاملا تابع عرضه و تقاضا و شرایط بازار رقابتی و مولفه‌های تولید، واردات، تعرفه و... بوده و ازجمله کالاهایی است که دولت در تعیین قیمت آن حداقل مداخله را داشته و فروشندگان آن باید صرفا براساس صورتحساب خرید معتبر و رعایت ضرایب سود مجاز اقدام به عرضه کالا کنند.باتوجه به تسهیلات سنتی حاکم بر بازار خشکبار و اختلافات موجود درخصوص قیمت، کیفیت، تنوع و نحوه ترکیب در مغازه‌های سطح شهر هرچند به نظر می‌رسد برای آجیل شب‌چله نتوان نرخ یکسانی درنظر گرفت ولی وفق قانون و مقررات نظام صنفی، کمیسیون نظارت هر استان بر حسب ضرورت و با همکاری اتحادیه و مجامع امور صنفی مربوط می‌تواند نسبت به نرخ‌گذاری صنفی کالا و خدمات خاص برای مدت مشخص اقدام کند.در متن خبر منتشره با ذکر قیمت حداکثری برخی از اقلام مورد عرضه، سعی‌شده گرانی سرسام‌آور را در ذهن خوانندگان القا کند. هرچند تفاوت اساسی بین پدیده گرانی و مقوله گرانفروشی که رسیدگی آن جزو وظایف سازمان متبوع و سازمان تعزیرات حکومتی است وجود دارد ولی برابر اطلاعات به‌دست آمده از سطح شهر تهران در روز چهارشنبه، ۳۰ آذرماه سال‌جاری متوسط قیمت خرده‌فروشی انواع هندوانه نسبت به سال گذشته با ۲۲ درصد کاهش از ۹۰۰۰ ریال به ۷۰۰۰ ریال در هر کیلو و قیمت عمده‌فروشی کالای مذکور در میدان میوه و تره‌بار مرکزی در تاریخ یادشده نسبت به زمان مشابه سال گذشته با کاهش ۴۸ درصدی (از پنج‌هزارو ۵۰۰ ریال به سه‌هزار ریال) عرضه شده است. لازم به ذکر است، متوسط قیمت عمده‌فروشی انواع انبار درجه یک در سطح تره‌بار مرکزی نسبت به سال گذشته با ۱/۵ درصد کاهش از ۲۰هزار ریال به هزارو ۷۰۰ ریال درهر کیلو رسیده است.شایان ذکر است، به‌منظور ضرورت پایش مستمر بازار عرضه و تقاضای اقلام اولویت‌دار و پرمصرف شب یلدا در تاریخ ۹۰/۹/۲۲ حمایت از توزیع مستقیم کالاهای موردنظر با قیمت عادلانه با همکاری سایر مراجع استانی و اولویت قرارگرفتن رسیدگی به گزارش‌ها و شکایات مردی و تشدید کنترل‌ها و نظارت اثربخش بر بازار در دستور کار سازمان‌های صنعت، معدن و تجارت ۳۱ استان قرار گرفته است. همچنین به‌منظور رفاه حال مردم تلفن ۱۲۴ شبانه‌روز به صورت گویا نسبت به پاسخگویی مسایل و مشکلات مردم درمورد تخلفات اقتصادی مندرج در قوانین نظام صنفی، تعزیرات و حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان اقدام خواهد کرد.