

خبر

تنظیم بازار داخلی کالاهای اساسی به وزارت جهاد واگذار شد

● **مهر:** رئیس مجلس شورای اسلامی در پی تأخیر رئیس‌جمهوری، قانون تمرکز وظایف و اختیارات مربوط به بخش کشاورزی را ابلاغ کرد که براساس آن، کلیه اختیارات، وظایف و امور مربوط به سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، نظارت و انجام اقداماتی چون تجارت اعم از صادرات، واردات و تنظیم بازار داخلی محصولات و کالاهای اساسی زراعی، باغی و گیاهان دارویی از وزارت صنعت، معدن و تجارت منتزع و به وزارت جهاد کشاورزی واگذار شد. براساس این نامه، کلیه اختیارات، وظایف و امور مربوط به سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، نظارت و انجام اقدامات لازم در مورد زیر از وزارت صنعت، معدن و تجارت منتزع و به وزارت جهاد کشاورزی واگذار می‌شود:

الف) تجارت اعم از صادرات، واردات و تنظیم بازار داخلی محصولات و کالاهای اساسی زراعی، باغی و گیاهان دارویی شامل گندم، برنج، جو، ذرت، پنبه‌ش، روغن و دانه‌های روغنی، چای، سیب‌زمینی، پیاز، حبوبات، سیب، پرتقال، خرمه، کشمش، قند، شکر و کنجاوه و همچنین محصولات دامی، طیور و آبزیان شامل شیر و فرآورده‌های لبنی، گوشت‌سفید، گوشت‌قرمز، تخم‌مرغ و نیز پیله پریشم.

ب) صنایع تبدیلی بافصل ذیل با یک مرحله تبدیل

در بخش کشاورزی.

براساس ماده۴- وزارت جهاد کشاورزی موظف است در واردات هر یک از کالاهای بند (الف) ماده (۱) این قانون برای تأمین نیاز داخلی و تنظیم بازار به نحوی عمل نماید که سالانه حداقل ۱۰ درصد به میزان تولید داخلی این محصولات افزوده شود تا کالاهای مزبور به مرز خودکفایی در تولید داخلی برسد.

ماده ۴- شرکت پشتیبانی امور دام با کلیه وظایف، اختیارات، نیروها و امکانات از وزارت صنعت، معدن و تجارت منتزع و به وزارت جهاد کشاورزی ملحق می‌شود.

ارز مرجع شکر حذف نشده‌است

● **تسنیم:** معاون بازرگانی داخلی وزارت صنعت از تخصیص ارز مرجع به شکر خبر داد و گفت: از روز شنبه صدهزارتن شکر در بین صنوف و صنایع مختلف در حال توزیع است. به گفته حسن درامدر، در حال حاضر شکر، ارز مرجع دریافت می‌کند و قصد افزایش قیمت شکر را نداریم. از روز شنبه صدهزارتن شکر در اصناف مختلف و صنایعی که نیاز دارند در حال توزیع است که قیمت هر کیلو شکر درب کارخانه هزارو ۲۰۰ تومان، خردفروشی به صورت فله‌ای کیلویی هزار و ۵۰۰ تومان و شکرهای بسته‌بندی‌شده بر اساس نوع بسته‌بندی حداکثر هزارو ۸۰۰ تومان در اختیار مردم قرار می‌گیرد. او گفته است: «صدهزارتن روغن‌خام برای تصفیه در سطح کارخانجات توزیع شده و در حال حاضر در عرضه روغن در احجام مختلف مشکلی وجود ندارد و سطح تولید آنها بالا رفته است.» به گفته درامدر، در حال حاضر عرضه روغن بیش از تقاضا است. در حال حاضر قیمت‌گذاری روغن با ۳۰ درصد ارز مبادله‌ای و ۷۰ درصد ارز مرجع صورت می‌گیرد. در مرحله اول از روز یکشنبه قیمت روغن ۱۰ درصد کاهش پیدا می‌کند و برنامه‌ای داریم تا کاهش مجددی در قیمت روغن داشته باشیم.»

پیشنهادافزایش ۱۲۰هزارتومانی حق مسکن و بن کارگری

● **فارس:** عضو شورایعالی کار از پیشنهاد صد تا ۱۲۰هزارتومانی برای افزایش حق مسکن و بن کارگری در شورایعالی کار خبر داد. احمدرضا معینی، با اشاره به موافقت دولت با افزایش حق مسکن و خواروبار کارگری گفته است: «از سوی تشکل‌های کارگری پیشنهاداتی به شورایعالی کار ارایه شده تا پس از برگزاری جلسه شورا به صورت سه‌جانبه برای آن تصمیم‌گیری شود.» به گفته او، نمایندگان کارفرمایی با هرگونه افزایش در بحث بن و حق مسکن مخالف هستند.

مسکن مهر استان البرز ۳۰میلیون تومان شد

● **فارس:** قائم‌مقام وزیر راه و شهرسازی گفت: سقف تسهیل‌ات مسکن مهر استان البرز از ۲۵میلیون تومان به ۳۰میلیون تومان افزایش یافت. سعید صابونی در مورد افزایش پنج‌میلیون تومانی سقف وام مسکن مهر، گفت: «[افزایش متراژ واحدهای مسکونی در شهرستان البرز باعث شد تا درخواستی از وزیر راه و شهرسازی برای افزایش سقف وام مسکن مهر این شهرستان داشته باشیم.»وی ادامه داد: با طرح این موضوع در جلسه هیات دولت، مصوب شد تا سقف وام مسکن مهر این استان از ۲۵میلیون تومان به ۳۰میلیون تومان افزایش یابد. اقساط این وام ۲۰ساله است.

قیمت انواع ارز و سکه

● **مهر:** قیمت هر قطعه سکه تمام بهار آزادی طرح جدید روز یکشنبه در بازار تهران یکمیلیون و ۳۴۶هزار ۵۰۰ تومان، طرح قدیم یکمیلیون و ۳۱۵هزارتومان، نیم‌سکه، ۱۷۱هزارتومان، ربع‌سکه، ۴۳هزارتومان و گرمی ۳۱۰هزارتومان اعلام شد. نرخ هر گرم طلای ۱۸عیار در بازار ۱۲۸هزارو ۷۰۰ تومان و قیمت هر اونس طلا در بازارهای جهانی (شنبه) هزارو ۴۷۱دلار بود. همچنین، نرخ هر دلار آزاد برای فروش سسه‌هزارو ۵۸۰تومان، هر یورو چهار هزارو ۶۹۵تومان، هر پوند پنج‌هزارو ۵۲۵تومان و هر درهم امارات را ۹۸۰تومان اعلام کردند.

اقتصاد

گروه اقتصاد، اعظم گلبری: بالا رفتن قیمت حمل‌ونقل کالا یکی از معضلات و مشکلاتی است که امروز در اقتصاد بازار ما نمود پیدا کرده است. در حالی که نرخ‌های مصوبی در این‌باره وجود دارد اما اکثر موسسات حمل‌ونقل کالایی فارغ از نرخ‌های اتحادیه، نرخ‌های کرایه را تا دو برابر بالاتر اعلام و از مشتریان خود اخذ می‌کنند. در حالی موسسات اتومبیل کرایه‌نرخ‌های بیش از مصوبات اتحادیه را از مشتریان خود مطالبه می‌کنند که مصوبه اخیر به آنها اجازه افزایش ۱۰ درصدی نرخ بار را داده است.اما به نظر اکثر کسبه این رسته صنفی، این افزایش نرخ کفاف هزینه‌های آنها را نمی‌دهد از سوی آنها عنوان می‌شود که افزایش هزینه‌ها پس از قانون هدفمندسازی یارانه‌ها در تعرفه‌ها دیده نشده است. در عین حال نایب‌رئیس و بازرس اتحادیه حمل‌ونقل کالای شهری تهران از تخلفات صورت‌گرفته در باب انتخابات این اتحادیه خبر می‌دهند. یکی از مدیران موسسات حمل‌ونقل که قیمت‌های مصوب و نرخ‌های تعرفه را کنار گذاشته و با قیمت دلخواه خود بارها را جابه‌جا می‌کند، پس از پرسیدن مسیر، هزینه حمل بار توسط یک کامیونت را ۸۰۰هزارتومان اعلام می‌کند. این در حالی است که طبق نرخ مصوب اتحادیه، هزینه حمل بار توسط کامیونت ۴۶هزارتومان است. وی در گفت‌وگو با «شرق» در مورد اعمال نرخ سلیقه‌ای خود در حمل کالا می‌گوید: «تعرفه‌های صنفی ما سالیان سال است که تغییر نکرده و اتحادیه، تعرفه‌های یکسانی را هر سال به ما ابلاغ می‌کند، این در حالی است که هزینه‌ها در رسته صنفی ما با افزایش زیادی همراه بوده‌اند.» فحیمی ادامه می‌دهد: «جدا از تورم سالانه کشور، با این هدفمندسازی یارانه‌ها قیمت سوخت بالا رفت اما این گرانی‌ها در تعرفه‌های ما نادیده گرفته شد.» او در پاسخ به این سوال که مگر شما به تنهایی با چنین مشکلاتی مواجه هستید که نرخ‌های خودسرانه اعمال می‌کنید؟ می‌گوید: «نه اما من نتوانستم‌تام هزینه‌های سربار به فعالیت‌هایم را کنترل کنم برای همین قیمتی را به مشتری می‌دهم که بتوانم از عهده هزینه‌های واحد صنفی‌ام بربیایم. شرکت‌هایی هم که با تعرفه اتحادیه کار می‌کنند و قیمت‌ها را پایین‌تر اعلام می‌کنند، معمولاً در پایان کار هزینه‌های اضافی را از مشتری خود مطالبه می‌کنند.» او در پاسخ به اینکه آیا خدمات بیمه‌ای را به بارها می‌دهد، می‌گوید: «بیمه شامل خدمات ما نمی‌شود و به دلیل دقتی که ما ارائه می‌دهیم معمولاً باری آسیب نمی‌بیند. اگر باری هم آسیب ببیند خودمان آن را جبران می‌کنیم.» یکی دیگر از فعالان این صنف هم برای حمل‌ونقل بار توسط کامیونت نرخ ۶هزار۰۰تومانی را تعیین می‌کند و در برابر اعلام نرخ ۴۶هزارتومانی مصوب اتحادیه می‌گوید: «اتحادیه برای خودش نرخ گذاشته، چه خدماتی به ما ارائه می‌کند که ما بتوانیم با چنین مبلغی بار جابه‌جا کنیم و از پس هزینه‌های روزمره خودمان هم بربیاییم.» این فعال می‌افزاید: «نرخ ۴۶هزارتومانی، برای سال ۸۶ مناسب بود، زمانی که گازوئیل، لاستیک، کامیون و ماشینین ارزان‌تر از امروز بود، اما امروز با چنین قیمت‌هایی این مبلغ منطقی نیست و ما مجبور به نرخ‌شکنی اتحادیه هستیم.» یکی دیگر از موسسات حمل‌ونقل کالا و بار برای یک اسباب‌کشی از بین مسیرهای تهرانپارس تا

گلبرگ ۲۰۰هزارتومان مطالبه می‌کند. او در پاسخ به این سوال که این قیمت را برای چه خدماتی مطالبه کرده‌است؟ می‌گوید: «تمام امور مربوط به بسته‌بندی از مبدا تا چیدمان در مقصد را به عهده می‌گیریم. مشتری هم لازم نیست که کار خاصی انجام دهد.» وی توضیح می‌دهد: «ما از مبدا اسباب و اثاثیه را به صورت استاندارد بسته‌بندی و عایق‌بندی می‌کنیم و پس از رسیدن به مقصد، تخلیه و چیدمان هم به مشتری خدمات می‌دهیم.» به گفته وی در تمام این نقل و انتقال هزینه دیگر از کسبه‌ای که در این صنف مشغول است، در صورت آسیب رسیدن بارها بیمه، تمام خسارت آن را جبران می‌کند. در عین حال «محمد کلانترمجد» یکی از اعضای اتحادیه می‌گوید: «ما مشکل مدیریتی و نظارتی در بازار داریم، با وجودی که تشکل‌های صنفی موظف‌اند ضمن نظارت از حقوق اعضای خود دفاع کنند، اتحادیه ما دست از کار کشیده و برای احقاق حقوق ما و نظارت بر بازارمان کاری نمی‌کند.» وی نبود نظارت کافی بر موسسات حمل بار را نیز ناشی از سوءمدیریت اتحادیه می‌داند. این فعال می‌افزاید: «ما در صنف‌مان مشکلات زیادی داریم، مشکل تأمین سوخت، قطعات، تعمیرات، تهیه آرم طرح ترافیک و… از مهم‌ترین مشکلاتی هستند که در سال‌های اخیر با شدت بیشتری نمود پیدا کرده‌اند و باعث شده که برخی از موسسات تخلف



عسل

عسل صادراتی

در نرخ‌های خودسرانه‌ای را اعلام کنند» کلانترمجد در ادامه می‌گوید: «عایت تعرفه‌های اتحادیه باعث شده تا دیگر فعالیت در این صنف برای من مقرون به‌صرفه نباشد و تصمیم به تعطیل کردن واحد خود گرفته‌ام و احتمالاً هفته آینده تعطیل می‌کنم.» وی در خصوص افزایش هزینه‌های اشتغال در این صنف می‌گوید: «در حال حاضر قیمت انواع خودرو و کامیون‌هایی که در صنف ما استفاده می‌شود، بالا رفته است. از طرف دیگر هزینه‌های بیمه و مالیات هم رو به افزایش‌اند، اما تعرفه‌هایی که برای حمل‌ونقل ما در نظر گرفته شده‌اند، هیچ تناسبی با افزایش هزینه‌های صنفی ما ندارند.» کلانترمجد ادامه می‌دهد: «هزینه تعمیر موتور در صنف ما از سه‌میلیون تومان به هشت‌میلیون تومان رسیده است. کامیونی که سال گذشته ۳۰میلیون تومان قیمت داشت امروز به دلیل بالا رفتن قیمت ارز به ۸۰میلیون تومان رسیده است. اما این افزایش قیمت‌ها در تعیین تعرفه‌ها لحاظ نشده‌اند.» این مدیر موسسه حمل‌ونقل کالاها و بار اضافه می‌کند: «در عین حال مالیات‌هایی که در صنف ما در نظر گرفته شده بیش از حد است. در حالی که به ماشین‌های صنف ما مالیات بر دارایی تعلق می‌گیرد، مالیات‌های تکلیفی دیگری چون مالیات پر درآمد و مالیات بر شرکت هم باید بپردازیم.» کلانترمجد می‌افزاید: «مالیات بر ارزش افزوده هم به ما‌جرای خود را دارد، به گونه‌ای که مجاب کردن مشتریان برای پرداخت این نوع مالیات، دردرسدان شده و مردم حاضر نیستند که آن را بپردازند.» این فعال اضافه می‌کند: «این مالیات‌ها در حالی برای صنف ما در نظر گرفته شده که قبلاً ما از پرداخت برخی مالیات‌ها معاف بوده‌ایم اما اینص معافیت دیگر لحاظ

قیمت حمل‌ونقل بار (تومان)			
خدمات	هزینه تا ۳ ساعت	نرخ غیر رسمی	تعرفه اتحادیه
کامیونت	۴۶۰۰۰	۸۰۰۰۰۰	تعرفه اتحادیه
کامیونت کوچک	۳۶۵۰۰	۷۰۰۰۰	۱۰۵۰۰۰
نیسان	۱۶۲۰۰	۵۰۰۰۰	۷۰۰۰
واتن پیکان	۱۲۷۰۰	۴۵۰۰۰	۵۸۰۰
هزینه کارگر	—	۲۵۰۰۰ تا ۳۰۰۰۰	—
هزینه حمل بار طبق طبقات	—	۵۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰	—

ساعت اضافه

نرخ غیر رسمی

تعرفه اتحادیه

با توجه به آنکه طی سال‌های گذشته در اهداف تعیین‌شده برای اشتغال کشور موفقیتی حاصل نشده، هیات‌دولت برای جبران این نقیصه‌دست به اجرای طرحی ابتکاری می‌زند. از آنجا که تعداد شاغلان بخش‌های تولیدی به‌ویژه کشاورزی در دو سال اخیر رو به افول بوده، دولت‌طرحی را به تصویب رساند که امر اشتغال را در این بخش ، هرچند به‌طور کوتاه‌مدت و اساسی- افزایش دهد. در واقع دولت مکلف بود تا پایان سال ۸۹، تعداد بهره‌برداران کشاورزی را از ۴/۳میلیون به ۴/۷میلیون نفر برساند اما نه‌تنها این هدف محقق نشد بلکه طبق آمارهای بره‌رسمی این تعداد به چهارمیلیون بهره‌بردار نیز افت پیدا کرده است. بر همین اساس هیات دولت به این تصمیم رسید که حدود دومیلیون هکتار به اراضی آب کشور اضافه کند تا به این ترتیب ۴۰۰ الی ۵۰۰هزار شغل جدید در این بخش ایجاد شود. این تصمیم درحالی گرفته شده است که منابع پایه کشور به‌ویژه منابع آبی تحت فشارش شدید بوده و بیشتر دشت‌های کشور به دلیل بحران کم‌آبی در حال فرونشست و از بین رفتن است. به نظر می‌رسد ایجاد موج وسیعی از تقاضای آب، نقشه‌عطف منفی در روند تخریب منابع آب بیش از نیمی از دشت‌های کشور باشد که اکنون در وضعیتی شکننده و در طبقه‌بندی دشت‌های ممنوعه قرار دارند. علاوه بر این، با توجه به اینکه غالباً امکان تأمین آب لازم برای کشت اقتصادی مسیر نیست، بروز چنین چالشی می‌تواند در معیشت حدود چهارمیلیون کشاورزی و بهره‌بردار و استعمار تولید ملی و در نتیجه خوداتکالی غذایی آسیب جدی وارد کند.

ادعای بعید دولت

دولت برای جبران ضعف برنامه‌های توسعه کشاورزی و

اشتغال، طرح توسعه دومیلیون هکتاری موسوم به فدک را

تصویب کرد بدون آنکه برای عواقب وخیم آن در بلندمدت

اندیشش‌های کند. از ابتدای اعلام این مصوبه، نگرانی‌ها را

محدودیت منابع آبی کشور در اجرای چنین طرحی ابراز

شد اما دولت ادعا کرد که غالب آب مورد نیاز اجرای طرح،

از محل صرفه‌جویی آب مصرفی کشور در اراضی موجود،

قابل تأمین است. این ادعا درحالی است که در عرصه

مصرف آب، بخش کشاورزی با مصرف بیش از ۹۰درصد

آب کشور، محل بروز بیش از ۸۰درصد تلفات آب است و

اقتصاد

نظارتی بر «اتوبار»‌ها نیست

بار سنگین قیمت اثاث کشی

نمی‌شود و اتحادیه هم رایزنی‌هایی برای معافیت مجدد صنف ما انجام نداده است.» با این حال سعی کردیم که با رئیس اتحادیه این صنف نیز گفت‌وگویی انجام دهیم اما موفق نشدیم؛ ولی نایب‌رئیس اتحادیه صنف موسسات اتومبیل کرایه در این خصوص توضیحاتی داد. سیدسعید تاجیک، در گفت‌وگو با «شرق» بیشتر مشکلات و تخطی‌های صورت‌گرفته در این صنف را ناشی از سوءمدیریت می‌داند و می‌گوید: «رئیس اتحادیه ما از صنف حمل‌ونقل کالاها و بار، خارج شده و به همین دلیل دیگر مشکلات و مسایل صنفی ما را پیگیری نمی‌کند و این مشکلات در صنف ما بروز کرده است.» نایب‌رئیس این اتحادیه ادامه می‌دهد: «هزینه‌های اشتغال در صنف ما هر روز افزایش می‌یابد، چنانچه درآمدهایمان با هزینه‌هایمان همخوانی ندارد.» اما مدیریت اتحادیه اصلا این موضوعات را در نظر نمی‌گیرد و در کسوت خود عمل نمی‌کند.» به گفته تاجیک بعد از هفدهم‌تامن دودره هفتم نتوانست‌وارد میدان رقابت صنف تحمیل شده است. این عضو هیات‌رئیسه اتحادیه می‌گوید: «علاوه بر تورم، ما امسال با افزایش شدید قیمت لاستیک و خرید خودرو مواجه شدیم. بالا رفتن نرخ ارز باعث شد قیمت یک جفت لاستیک کامیون ۸۰هزارتومان تا صد هزارتومان قیمت داشت، به یک میلیون و ۲۰۰هزارتومان افزایش پیدا کند.» به گفته تاجیک متوسط قیمت خرید یک کامیون از ۳۰میلیون تومان به صد میلیون تومان رسیده است. وی می‌افزاید: «تمام این افزایش هزینه‌ها در حالی اتفاق می‌افتد که هزینه‌های بیمه و مالیات هم بر ما تحمیل می‌شود و اتحادیه همچنان در حالت انفعالی به سکوت ادامه می‌دهد.» به گفته تاجیک با وجود چنین افزایش‌هایی در هزینه‌های این صنف در مصوبه اخیر اتحادیه تنها ۱۰ درصد به تعرفه‌ها اضافه شده است. وی در ادامه به پایان مهلت قانونی برای برگزاری انتخابات در این صنف اشاره می‌کند و می‌گوید: «از تاریخ قانونی برگزاری انتخابات اتحادیه گذشته‌است اما رئیس اتحادیه تا برای برگزاری انتخابات هم کاری نمی‌کند.» بازرس اتحادیه در مورد علت به تأخیر افتادن انتخابات در این صنف می‌گوید: «فائوذا ۲۸ آذرماه باید انتخاب برای هیات‌رئیس و انتخاب رئیس اتحادیه صورت می‌گرفت اما اتحادیه تاکنون اینص انتخابات را برگزار نکرده و همچنان رئیس اتحادیه به کرسی اتحادیه تکیه زده است»

بازرس اتحادیه این صنف می‌افزاید: «در سال گذشته تخلفاتی درخصوص صدور ۱۶۰ مجوز صورت گرفت که در کسوت بازرسی و با همکاری امکان آنها ابطال شدند.»

ایمان صفی اضافه می‌کند: «در گزارش‌هایی که این موارد را به مقامات و مراجع ناظر چون مجامع امور صنفی و وزارت بازرگانی اعلام کرده‌ایم و عنوان کردیم که تاریخ برگزاری انتخابات قانونی گذشته است.» وی در مورد نظر مراجع ذی‌صلاح در مورد تأخیر در اجرای انتخابات می‌گوید: «برای مراجع هم مبهم است که چرا تاکنون انتخابات انجام نشده است.»

به گفته تاجیک این اجماع وجود دارد که ظرف

چند روز آینده انتخابات اتحادیه صنف موسسات

اتومبیل کرایه بر گزار شود.

مصرف یک‌مترمکعب آب تولید یک کیلوگرم محصول است با استفاده از توسعه عمودی می‌توانیم تولید محصول را تا ۵۰درصد و حتی به صددرصد افزایش دهیم. اتفاقاً ما به‌شدت باید روی توسعه عمودی در اراضی آبی موجود کار کنیم. وی اضافه می‌کند: اما اگر به صورت شست‌پزده در هر منطقه اراضی آبی را گسترش دهیم با این توجه که اراضی کشاورزی زیادی داریم، به برآیره فتادیم زیرا ما عامل محدودکننده منابع آب را در نظر نگرفته‌ایم ضمن آنکه بدون دسترسی به منابع پایدار آب، سخن گفتن از توسعه کشت پایداری معناتس.

هزینه صد میلیارد تومانی را چه کسی پرداخت می‌کند

به گفته وزیر اسبق کشاورزی، این طرح همچنین بسیار هزینه‌بر است به گونه‌ای که سرمایه توسعه هر هکتار را اگر ۵۰میلیون تومان هم در نظر بگیریم آنگاه می‌بینیم که در مجموع سطح مورد توسعه، بالغ بر صد هزارمیلیارد تومان هزینه نیاز دارد که معلوم نیست با شرایط فعلی، دولت چگونه می‌خواهد آن را تأمین کند. وی با ذکر اینکه حتی امکان فراهم کردن شرایط فیزیکی و مهندسی چنین طرحی وجود ندارد، می‌گوید: همه بخش‌های کشور از بخش‌های خصوصی و دولتی و عمومی در دهه ۷۰ بسج شدند و نهایتاً توانستیم به‌طور متوسط ۱۰هزار هکتار سطح زیر کشت نیشکر را توسعه دهیم، حالا چگونه در کمتر از یکسال از باقیمانده عمر کاری دولت دومیلیون هکتار آن هم بدون وجود زیرساخت‌های ذکرشده قرار است ایجاد شود. لازم به ذکر است مرکز پژوهش‌های مجلس تأکید می‌کند که این طرح در شرایطی که یارانه‌ها هفدهم شده است منجر به افول مزیت رقابتی کشاورزان می‌شود همچنین در حالی که کشاورزی کنونی با کم‌آبی شدید مواجه است، دستیابی به افزایش بهره‌وری محصولات در عرصه افزایش کشتن آب کافی از حداقل انتظارات نیز پایین‌تر است. حتی آنچه در واقعیت کشور برای توسعه کشاورزی کم‌صرف (گلخانه) نیز می‌تجد با اهداف کمی طرح فاصله کلان داشته و با ابهامات فنی و اقتصادی بسیاری مواجه است. از سوی دیگر تجهیز و جذب منابع مالی عمیق مردم نیاز در مدت کوتاه اعلامی هم واقع‌گرایانه نیست.

نگاه

مردم بخوانند



محمدعلی مشفق*

● در ابتدا بد نیست که مروری بر دوران اصلاحات بیندازیم آنگاه که دولت وقت می‌خواست هدفمندی یارانه‌ها را به صورت تدریجی و در یک پروسه ۱۰ ساله اجرا کند، اما چهره‌های ذی‌نفوذ مجلس هتم از جمله رئیس و نایب‌رئیس و دیگر اصولگرایان متنفذ، به دلیل آنچه افزایش تورم و گرانی و فشارهای اقتصادی ناشی از هدفمندی یارانه‌ها به مردم می‌نامیدند، مانع اجرای آن شدند. آنها که امروز هم از قضا بر کرسی مجلس نشسته‌اند به دفاع از عدم اجرای هدفمند کردن یارانه‌ها - هدفمندی به صورت واقعی و تدریجی - برخاستند و همه تلاش خود را کردند با رسانه‌های بی‌شمار خود، چهرای مدافع گرانی و تورم و افزایش حمل‌های انرژی از اصلاح‌طلبان در افکار عمومی بسازند. بعد از انتخابات مجلس ششم که اصلاح‌طلبان مانند دوره هفتم نتوانست‌وارد میدان رقابت شوند، همین افراد ناگهان به اجرای مرحله اول هدفمندی یارانه‌ها آن هم در یک پروسه یکساله رضایت دادند.

البته که اجرای هدفمند کردن یارانه‌ها سبب شد سکه طلا که در فروردین سال ۱۳۸۴ به قیمت حدود یکصد هزارتومان بود، در پایان سال ۹۱ با افزایش بیش از ۱۰۰برابری به قیمت حدود ۱۴میلیون ریال مبادله شود و دلار آمریکا که در سال ۱۳۸۴، ۹۰۴۰۰ تومان - آن هم تکررخی - در بازار مبادله می‌شد در سال ۱۳۹۱ به حدود سه هزار و ۶۰۰ تا سه هزار و ۸۰۰تومان افزایش یابد یعنی افزایش سه‌ونیم برابری قیمت دلار به نسبت سال ۱۳۸۴.

شکی نیست که افزایش قیمت مواد غذایی، اجازه مسکن، گوشت، قیمت مسکن، افزایش قیمت حمل‌ونقل زمینی، هوایی، شیر و لبنیات و… به گونه‌ای تابعی از افزایش طلا و دلار و موضوع تحریم‌ها و بد هزینه کردن درآمدهای کشور در بخش‌های مختلف بوده به‌طوری‌که قدرت خرید مردم نسبت به سال ۸۴ به بیش از نصف کاهش یافته است و به باور اقتصاددانان، هزارتومان آن روز به رقم حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰تومان در شرایط امروز تنزل کرده است. در سوی مقابل حقوق کارگران و کارمندان به تناسب افزایش طلا و دلار و تورم صددرصدی نه‌تنها رشد نداشته است بلکه بافاصله‌ای بسیار زیاد از رشد قیمت‌ها در سطحی بسیار نازل متوقف شده است به‌طوری‌که حقوق یک کارمند تکگویی یک‌سوم نیازهای روزمره را نه‌تنها نمی‌کند بلکه یک کارمند نمی‌تاند دوسوم نیازهایش را

چگونه و از چه طریقی تأمین و برآورد کند؟ به تعبیر دیگر، مردم در هشت سال دولت آقای «احمدی‌نژاد» فقیرتر شده‌اند در صورتی که درآمدهای نفت به استثنای صادرات غیرنفتی، رقمی نجومی حدود ۷۵۰میلیارد دلار به اندازه کل درآمد نفت از بدو استخراج تا پایان دولت اصلاحات را به ثبت رسانده است. اما این حال، بی‌نظمی‌های اقتصادی و به‌هم‌ریختگی قیمت‌ها به گونه‌ای بر تمامی کالاها سایه انداخته است که کمتر کسی احساس امنیت اقتصادی می‌کند و متأسفانه حتی برخی خواروار درصدد انبار کردن مواد غذایی و خرید کالاها هستند تا از اثرات گرانی‌های آتی بکاهدند. هرچند در اینجا نباید تنها دولت را مقصر قلمداد کرد بلکه مردم را هم که در این چرخه باطل گرانی همراهی می‌کنند و به تقاضای کاذب دامن می‌زنند نیز باید در زمره مقصران قلمداد کرد اما این نکته را هم نباید فراموش کرد این دولت است که باید با سیاست‌های اصولی برگرفته از یک منطق جامع و مانع اقتصادی مانع ناامنی‌های اقتصادی شود و با کنترل بازار و قیمت‌ها و اطمینان دادن به مردم جلو تقاضاهای کاذب را سد کند تا مردم با اطمینان به سیاست‌های دولت بتوانند بر فشارهای کاذب دامن نزنند. در حالی که خیل زیادی از کالاها و مواد غذایی و حتی آب معدنی و اقلامی چون پسته و… که تولید داخل به شمار می‌روند و با دلار هم کم‌ترین ارتباط را دارند نیز بر اساس قیمت دلار و طلا عرضه و به فروش می‌رسند و جانب است که همه در گران‌فروشی، آزادی چرخه باطل و ضرورتی هم احساس نمی‌کنند که از هیچ مرجع و نهادهی اجازه بگیرند. داستان وضعیت اقتصادی مردم در دولت اصلاحات، کارشنکی‌های گروه‌های مخالف در کار دولت، وارد شدن این جریان به مجلس و دولت، داستانی عجیب است. انگار باید خود مردم به داد خودشان برسند و گران‌فروشی و گران‌فروشی، را عوامی که فشارش در سطح ملی و محلی به فرهنگ عمومی در سراسر سرزمین ایران دوست‌داشتنی شناخته شود زیرا امنیت اجتماعی، رفاهی و اقتصادی و رونق و رفاه، شایسته ملت ایران است.

● **مدیرکل پیشین انتخابات وزارت کشور**

خبر آخر

کندی رشد اقتصادی در سال گذشته

● **فارس:** حسین نپاهیان، مدیرعامل شرکت بورس کالای ایران، در نخستین کنفرانس خبری خود در سال ۹۲ ضمن تشریح محیط کسب و کار در سال گذشته به ارایه اهم اقدامات و عملکرد این بورس در سال گذشته و راهبردها و برنامه‌های پیش‌رو ی آن در سال جاری پرداخت. وی به تشریح محیط کسب و کار در ۹۱ پرداخت و گفت: مواجهه با نامالایمات اقتصادی متاثر از تشدید آثار محدودیت‌های بین‌المللی و به‌طور مشخص تحولات ناشی از نوسان نرخ ارز و کندی رشد اقتصادی از جمله ویژگی‌های محیط کسبوکار در سال گذشته بوده است. وی در ادامه بیان اینکه طی این سال، پایبندی به سازوکار عرضه و تقاضا و عنوان کارکرد ذاتی بورس کالا در کنار مدیریت نوسانات شدید قیمتی در کالاهای پایه‌ای در راستای اهداف کلان اقتصادی کشور صورت گرفته است.