خبر

اظهارنظر غضنفری درباره مافیای واردات

■ **ایسنا:** وزیر صنعت، معدن و تجارت درباره وجود مافیا در واردات برخی کالاها اظهار نظر کرد. مهدی غضنفری در پاسخ به این سوال که شایعه وجود انحصار واردات برخی کالاها در دست افرادی خاص، تا چه اندازه صحت دارد، گفت: براساس روال قانونی، هر کس که کارت بازرگانی دارد، می‌تواند برای واردات اقدام و ثبت سفارش انجام بدهد. وی افزود: اگر کسی کالایی را با قیمتی وارد کند که بتواند با دیگران رقابت کند، در عرصه باقی خواهد ماند ولی اگر بخواهد طوری اقدام کند که قیمت بیشتر باشد، قطعا کسانی که بهتر عمل کرده‌اند و کالا را با قیمت کمتری عرضه می‌کنند، سهم بیشتری از بازار در اختیار خواهند داشت. او در پاسخ به اینکه آیا مافیا در واردات برخی کالاها وجود دارد یا خیر؟ اظهار کرد: آنچه من گفتم مربوط به سیستم ثبت سفارش و روال قانونی بود، ولی درباره سیستم غیررسمی باید از متولیان خودش سوال شود.

نساجی اسیر تحریم‌های داخلی و خارجی

■ **فارس:** عضو هیات مدیره انجمن نساجی با تشریح برخی مشکلات تولید گفت: به دلیل نوسان یا قطع برق، انبار کارخانه‌ها به قبرستانی برای بُردهای الکترونیکی سوخته تبدیل شده است که قیمت هر کدام به ۱۰۰ تا ۱۰ هزار دلار می‌رسد. علیمردان شیبانی اظهار داشت: بخش خصوصی همواره سعی کرده از نهاده‌های تولید حداکثر استفاده را داشته باشد اما متاسفانه برخی اوقات استفاده از این نهاده‌ها منوط به وجود برخی امکانات است. وی ادامه داد: در بعضی امور، گلوگاهی دولت باید تولیدکنندگان را یاری کند تا شعار حمایت از تولید ملی به عمل تبدیل شود. وی تصریح کرد: اگر یک واحد تولیدی نتواند به موقع و با قیمت ثابت تسهیلات مورد نیاز را برای تامین مواد اولیه دریافت کند، صادرات و تولید آن واحد برنامه‌ریزی مشخصی نخواهد داشت. شیبانی با بیان اینکه برخی امور مانند ایجاد زیربناهای تولید تنها توسط بخش دولتی امکان‌پذیر است، گفت: میزان صدماتی که در اثر قطع یا نوسان برق به بردهای الکترونیکی کارخانه‌ها وارد می‌شود سر به فلک می‌زند و انبار کارخانه‌ها قبرستانی از بردهای الکترونیکی سوخته است و این در شرایطی است که به دلیل برخی محدودیت‌های بین‌المللی به راحتی نمی‌توانیم این بردهای الکترونیکی را به کشور وارد کنیم. عضو هیات مدیره انجمن نساجی توضیح داد: به عنوان مثال ۱۱۰ روز از ۳۶۵ روز سال تعطیل است که بخش خصوصی نمی‌تواند در کاهش این روزهای تعطیل اقدامی انجام دهد در حالی که بهره‌های بانکی و بیمه تامین اجتماعی برای کل روزهای سال از کارفرما اخذ می‌شود، نه فقط برای روزهای غیرتعطیل. وی افزود: علاوه بر این، تعطیلات ناگهانی را نیز باید در نظر گرفت که برای حل این مشکل نیازمند بازنگری در قانون کار هستیم. شیبانی با اشاره به توقف گشایش ال سی ریالی گفت: در شرایط فعلی برای گشایش ال‌سی، یک طرف قرارداد باید حتما دولت باشد که این مساله توهین بزرگی به بخش خصوصی است و به معنی عدم اعتماد به فعالان این بخش است. وی تاکید کرد: در حال حاضر تولیدکنندگان با وجود مشکل گشایش ال‌سی نمی‌توانند مواد اولیه و قطعات یدکی مورد نیاز خود را تامین کنند و در واقع علاوه بر تحریم‌های خارجی یک تحریم ناخواسته داخلی نیز ایجاد شده که صدمه آن بسیار بیشتر از تحریم‌های خارجی است. وی با اشاره به اختلاس بانکی اخیر، گفت: اگر در جایی خطایی اتفاق افتاده نباید بقیه مورد فشار قرار گیرند و تسهیلات سرمایه در گردش واحدهای تولیدی هفت قفله شود. عضو هیات مدیره انجمن نساجی افزود: بعد از این ماجرا واحدهای تولیدی در تامین سرمایه در گردش خود دچار بزرگ‌ترین مشکل شده‌اند.

طرح مجلس برای مقابله با زدوبندها در واردات

■ **فارس:** نماینده مردم اهر و هریس در تشریح برنامه‌های مجلس نهم برای عملی کردن شعار حمایت از تولید ملی از طرح مقابله با انحصار و زدوبندهای غیرقانونی در امر واردات خبر داد و گفت: یارانه ۳۰درصدی تولید را احیا می‌کنیم. وی جلوگیری از ورود کالاهای غیرضروری خارجی و لوکس، ایجاد تعامل بین حوزه‌های مختلف تولیدی جهت حل مشکلات تولید را از دیگر اقدامات موثر در زمینه حمایت از تولیدات داخلی دانست و ادامه داد: لزوم نگاه علمی به تولید و حمایت علمی متخصصان امر در بحث تولید و مصرف و توجه ویژه به سرمایه‌های کوچک و صنایع زودبازده به خصوص در مناطق با استفاده از بخش تعاون، توجه ویژه به صادرات غیرنفتی و عدم اتکا به اقتصاد نفتی که متأسفانه در برنامه‌ها کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد، از مباحثی است که در مجلس نهم به جدیت به آنها رسیدگی خواهد شد. فلاح همچنین تامین منابع مالی و اختصاص به موقع سهم صنایع و تولید در هدفمندی یارانه‌ها و جلوگیری از انحصار در واردات، علی‌الخصوص زد و بندهای غیرقانونی در این بحث را از برنامه‌های آینده مجلس نهم برشمرد.

گزارش «شرق» از آزادراه تهران-شمال

خارج از محدوده زمان

شرق: آزادراه تهران- شمال این روزها محل اختلاف وزارت راه و شهرسازی و بنیاد مستضعفان شده است. شرکای چند سال اخیر این روزها دست به دامن رسانه‌های دیداری، شنیداری و نوشتاری شده‌اند تا عمق اختلاف شرکا بر همگان آشکار شود. وزارت راه و شهرسازی معتقد است زمان‌بر بودن این پروژه به زیان طرفین بوده و بنیاد مستضعفان نباید حاضر به ادامه این رویه باشد چراکه شرایط کنونی به صلاح طرفین نخواهد بود. اما بنیاد مستضعفان معتقد است کم‌کاری وزارت راه و شهرسازی یکی از بزرگ‌ترین موانع اجرایی این پروژه است و تا زمانی که این وزارتخانه به وظایف خود عمل نکرده و مشکلات پیش‌رو را مرتفع نکند، نباید انتظار معجزه داشت. شرکت آزادراه شمال نیز اعلام کرده است توقف قطعه‌های دو و سه به دستور وزارت راه و شهرسازی بوده و این شرکت آمادگی دارد با ارایه برنامه‌ای قطعات یادشده را طی مدت‌زمان سه سال (برای قطعه سوم) و چهار سال برای (قطعه چهارم) به سرانجام برساند؛ برنامه‌ای که به گفته مدیرعامل این شرکت نیازمند عملیاتی شدن تعهدات دولت در تامین مالی و رفع معارضان است. به هر حال پروژه آزادراه تهران- شمال نماد تاخیر در پروژه‌های ایران بوده و بوروکراسی‌های زاید در ایران طولانی‌تر شدن آن را موجب شده است. این پروژه دیگر آن تب و تاب اجرایی سال‌های گذشته را ندارد و دولتی‌ها باردیگر بازپس‌گیری قطعات دو و سه از بنیاد و واگذاری آن به کنسرسیومی دیگر را در سر می‌پرورانند. شرکت آزادراه تهران- شمال به عنوان نماینده بنیاد در این پروژه این درخواست وزارت راه و شهرسازی را خلاف قانون دانسته و بر این باور است که نمی‌توان بخشی از پروژه را منفک کرده و به نهاد دیگری واگذار کرد. اما منابع آگاه خبر از فشارهای بیرونی بر وزارت راه و شهرسازی برای گرفتن این پروژه از بنیاد و واگذاری با ترک تشریفات آن به نهاد خاص می‌دهند. براساس این گزارش مسوولان وزارت راه و شهرسازی بنیاد وزارت راه را شریک خوبی نمی‌دانند و معتقدند منطقه دو و سه باید کلا به این وزارتخانه واگذار شود تا بنیاد بیش از این دچار خسران نشود. بر همین اساس وزیر و دیگر مسوولان وزارت راه و شهرسازی بر این باورند که بنیاد در این پروژه کم‌کاری می‌کند و اجازه ورود دیگر پیمانکاران را به این پروژه نمی‌دهد. براساس گفته دولتی‌ها بنیاد به عنوان شریک وزارتخانه باید سهمی برابر در سرمایه‌گذاری داشته باشد ولی در حال حاضر آورده بنیاد بسیار کمتر از شریک دیگر خود است. بنیادی‌ها اما با رد ادعای وزیر مبنی بر کم‌کاری در پروژه‌ها بر این باورند که وزارتخانه مذکور هنوز نسبت به تملک کامل اراضی واقع‌شده در مسیر اقدام نکرده و از همین‌رو پروژه در برخی نقاط متوقف شده است. از طرفی بنا به گفته بنیادی‌ها وزارت راه و شهرسازی دستور توقف کار در قطعات دو و سه را نیز صادر کرده است. مشاهدات خبرنگار «شرق» از روند اجرای پروژه نیز حاکی از آن است که آزادراه تهران-شمال به واسطه اختلافات یادشده تقریبا به حالت نیمه‌تعطیل درآمده و تنها در قطعه چهارم عملیات اجرایی به صورت جدی در حال انجام است. براساس این گزارش، در قطعه نخست این پروژه وجود معارضان در منطقه سولقان و ناتوانی وزارت راه و شهرسازی در حل این معضل، پروژه را به صورت کامل متوقف کرده است. پیمانکار چینی حاضر در این قطعه نیز به واسطه مشکلات موجود و همچنین تاخیر در دریافت مطالبات بیش از ۹میلیون‌دلاری خود عملا دست از کار کشیده و کارگران چشم‌بادامی فعال در این قطعه این روزها حمام آفتاب می‌گیرند.

مدیرعامل آزادراه تهران- شمال در پاسخ به چرایی تاخیر در پرداخت مطالبات پیمانکار چینی به خبرنگار شرق گفت: این شرکت مشکلی در پرداخت مطالبات طرف چینی ندارد ولی ناتوانی وزارت راه و شهرسازی در حل اختلاف خود با سازمان مدیریت موجب شده است تا بانک تجارت به‌رغم موجودی ۱۱۰میلیون‌دلاری این شرکت از پرداخت ۹میلیون‌دلار به شرکت چینی خودداری کند. یکی دیگر از مدیران بنیاد نیز در واکنش به اظهارات معاون وزیر راه و شهرسازی در رابطه با ناتوانی بنیاد در تامین مالی به شرق گفت: وزارت راه و شهرسازی از سال ۸۲ تا پایان سال ۹۰ بیش از هزار و ۹۰۶میلیاردتومان بوده است. وی افزود: بنیاد نیز بنابر قرارداد باید سهمی معادل شریک خود به پروژه تزریق می‌کرد که طی این سال‌ها بیش از تعهدات خود سرمایه‌گذاری کرده است به‌طوری‌که آورده بنیاد به بیش از دوهزار و ۲۶میلیاردتومان رسیده است. به هر حال فارغ از دعوای شرکا در این پروژه و همچنین فشارهای خارجی بر وزارت راه و شهرسازی به نظر می‌رسد آزادراه تهران- شمال خارج از محدوده زمان بوده و نباید امیدی به اتمام آن طی یک دهه آینده داشت. براساس این گزارش پروژه آزادراه تهران- شمال به منظور تامین ارتباط مطمئن، سریع و ارزان بین منطقه شمالی و مرکزی کشور و سهولت ارتباط با کشورهای همسایه شمالی اجرا می‌شود؛ این آزادراه بخشی از آزادراه سراسری شمال- جنوب است که کوتاه‌ترین مسیر ارتباطی دریای خزر با خلیج‌فارس بوده و در ترانزیت منطقه عمده‌ترین نقش را بر عهده خواهد داشت. مطالعات ساخت این آزادراه برای نخستین‌بار با وعده پنج‌ساله برای ساخت در سال ۱۳۵۶ به تصویب رسید و هزینه آن طبق نظر فرانسوی‌هایی که داوطلب اجرای آن بودند تا پایان زمان ۱۰ساله پس از بهره‌برداری حدود ۷۵۰میلیاردریال برآورد شده بود، اما در نهایت کلنگ آن در سال ۱۳۷۵ به زمین خورد و قرارداد مشارکت با بنیاد مستضعفان با برآورد دوهزار و ۵۰۰میلیاردریال و سهم‌الشراکه وزارت راه به مبلغ ۱۵۰میلیاردریال به صورت مقطوع جهت تملک اراضی به وسیله دولت و بقیه تعهدات و هزینه‌های تکمیل و بهره‌برداری توسط بنیاد منعقد شد. اما گره‌ها و مشکلات متعدد همچنان ساخت و عملیات این پروژه را متوقف کرد و آن را به سال ۱۳۸۲ کشاند؛ به طوری که در آن سال قرارداد ساخت منطقه یک این آزادراه با یک شرکت چینی به مبلغ ۲۴۵میلیون‌دلار امضا شد، اما به دلیل بروز مشکل در باز کردن اعتبار اسنادی (LC) توسط ایران، نارضایتی از مدیریت شرکت چینی، تملک اراضی، موافقت بیمه چین و بسیاری از عوامل دیگر به تعویق افتاد و عملا اعتبار اسنادی آن تا اواخر سال ۱۳۸۵ باز نشده بود که به دلیل گذشت مدت‌زمان طولانی و مقطوع بودن قرارداد، پیمانکاران چینی خواستار تغییر و افزایش قیمت تا ۷۹۰میلیون دلار شدند اما با ۴۰۰میلیون‌دلار دوباره با شرکت جدید چینی قرارداد امضا و مقرر شد به مدت سه سال منطقه یک این آزادراه تحویل داده شود. در حالی که قرار بود ۵۰درصد سرمایه‌گذاری ساخت این قطعه از سوی فرانسوی‌ها و ۵۰درصد از سوی چینی‌ها تامین شود، وزیر وقت وزارت راه و ترابری (بهبهانی) از کنار گذاشتن فرانسوی‌ها از مشارکت در ساخت آزادراه تهران- شمال خبر داد؛ نهایتا قرار شد شرکت سرمایه‌گذار چینی جایگزین فرانسوی‌ها شود که این امر پس از طی پروسه‌های گوناگون و زمان‌بر انجام و مقرر شد که قطعه یک این آزادراه توسط چینی‌ها ساخته شود اما این پروژه کماکان نیمه‌کاره است و از آن سال‌ها تاکنون کمتر از ۴۰درصد پیشرفت فیزیکی دارد. کوهستانی و صعب‌العبور بودن قطعات دو و سه نیز اجرای آن را با مشکلات زیادی مواجه کرده است؛ این موارد موجب افزایش هزینه اجرا (حدود سه‌هزارمیلیاردتومان) شده است که همین امر هر پیمانکاری را برای پای کار آمدن دچار تردید می‌کند؛ قطعه چهار نیز هم‌اکنون حدود ۹۰درصد پیشرفت فیزیکی دارد. مسیر آزادراه تهران- شمال در قطعه یک از محل تقاطع غیرهمسطح با بزرگراه ۷۶متری شهید همت و بزرگراه آزادگان شروع و در امتداد دره کن پس از گذشتن از حاشیه روستای سولقان به‌تدریج از منطقه کوهستانی توچال عبور کرده و سپس توسط تونل بلند تالون به طول چهارهزار و۸۵۰ متر این رشته کوه را قطع کرده و در دامنه‌های شمالی آن در منطقه دوآب شهرستانک قرار می‌گیرد. این آزادراه در دره سرهنگ وارد تونل البرز به طول شش‌هزار و ۳۰۰ متر شده و در محدوده پل زنگوله خارج می‌شود، سپس با عبور از ارتفاعات البرز به موازات جاده موجود کرج- چالوس تا شهر چالوس ادامه یافته و در نهایت با یک تقاطع غیرهمسطح به کمربندی نوشهر- چالوس- تنکابن متصل می‌شود؛ اجرای این قطعه ۳۲کیلومتری موجب می‌شود مسیر فعلی تهران تا چالوس حدود ۶۰ کیلومتر کوتاه‌تر شود. در مجموع دو باند رفت و برگشت و ۱۴۵ دهنه تونل به طول تقریبی ۸۸ کیلومتر در این محور وجود خواهد داشت؛ تونل‌های تالون و البرز به ترتیب به طول تقریبی چهارهزارو ۸۵۰متر و شش‌هزار و ۳۵۰متر (در هر باند) بلندترین تونل‌های این محور هستند. همچنین تعداد پل‌های بزرگ در باند رفت و برگشت این آزادراه در مجموع ۹۷ دهنه و طول کل آن حدود ۱۳کیلومتر خواهد بود؛ طول این آزادراه ۱۲۱کیلومتر بوده و دارای دو خط در هر باند و پیش‌بینی سه خط در فرازهای تند است. حداکثر شیب طولی مسیر شش‌درصد، حداقل شعاع قوس‌ها در اغلب قسمت‌های مسیر ۴۵۰ متر، میانگین سرعت سیر ۸۰کیلومتر در ساعت و تعداد تونل‌ها در باند رفت و برگشت ۱۴۵ دستگاه که جمعا به طول تقریبی ۸۸کیلومتر است.

عکس: مهر

انتشار عمومی قیمت‌های سامانه املاک برای کنترل «اجاره‌بها»

قیمت‌ها آرام نمی‌گیرند

عکس: عباس کوثری، شرق

شرق: با آغاز فصل نقل و انتقالات در بازار مسکن، دولت قصد دارد در بازار اجاره‌بها با انتشار قیمت‌های سامانه املاک و مستغلات برای آگاهی مستاجران از قیمت‌های روز و اجرای شدیدتر طرح تعزیراتی، بازار را کنترل کند. این اقدام دولت اما در حالی صورت خواهد گرفت که بازار اجاره‌بها روزهای داغی را پشت سر می‌گذارد و قیمت‌ها در این بازار آرام نمی‌گیرند. بر اساس این گزارش موضوع اجاره‌بها هر ساله در خردادماه به دغدغه‌ای برای مستاجران تبدیل می‌شود و قیمت‌های مختلف اجاره در مناطق مختلف تهران، نگرانی آنها را بابت تعیین یک قیمت مشخص بیشتر می‌کند. گشتی در بازار اجاره نشان می‌دهد که در هر منطقه از تهران قیمت‌های متفاوتی از سوی مالکان یا بنگاه‌های املاک تعیین می‌شود و ممکن است دو آپارتمان در یک منطقه مشخص قیمت‌های یکسانی نداشته باشند؛ با وجودی که شرایط هر دو این آپارتمان‌ها تفاوتی با هم ندارد. گرچه دولت سعی کرد سال گذشته با اجرای طرح تعزیراتی مسکن از گران شدن بی‌دلیل قیمت‌ها جلوگیری کند اما همچنان قیمت‌ها تحت کنترل درنیامده و مالکان قیمت‌ها را سلیقه‌ای تعیین می‌کنند. دولت برای امسال تصمیم گرفته که طرح جدید را به اجرا برساند تا مشکل قیمت‌های متفاوت در مناطق برطرف شود، البته طرح بلوک‌بندی یکی از طرح‌هایی بود که از سوی دولت مطرح شد اما به نظر می‌رسد تعیین قیمت واحد قابل اجرا نیست و دولت تصمیم گرفته است تا طرح دیگری را به اجرا برساند. براساس این گزارش، دولت تصمیم گرفته است تا قیمت‌های سامانه املاک و مستغلات را برای همگان منتشر کند تا مستاجران از قیمت هر آپارتمان مطلع باشند و قیمت‌های بالاتر از عرف بازار را نپذیرند.

در واقع به دلیل اینکه تمامی قیمت‌ها و قراردادهای مسکن در این سامانه به ثبت می‌رسد، اطلاعات قیمتی آن می‌تواند مستاجران را برای یافتن آپارتمان مناسب و با قیمت واقعی کمک کند. این طرح قرار است از سوی معاونت مسکن وزارت راه و شهرسازی به اجرا برسد و همزمان با آن طرح تعزیراتی مسکن هم با جدیت بیشتری آغاز شود. براین اساس، امسال اجرای طرح تعزیراتی مسکن مهر که اجازه افزایش قیمت را برای سال‌جاری هفت تا ۹ درصد بیش از قرارداد سال قبل می‌دهد، یکی از موضوعاتی است که دولت با تمرکز بر آن سعی دارد از افزایش افسارگریخته قیمت‌ها جلوگیری کند.

اقدامات بی‌نتیجه دولت و رواج گرانی در بازار اجاره

براساس این گزارش، دولت درآخرین ماه فصل بهار هر سال با اعلام اجرای طرح‌های تعزیراتی و نظارتی در بازار اجاره‌بها خبر از کنترل قیمت‌ها در این بخش می‌دهد. اقدامی که تنها در حد شعار باقی مانده و بازار نیز روال عادی خود را طی می‌کند. طرح بلوک‌بندی تهران، تعیین حداقل و حداکثر برای افزایش اجاره‌بها، اجبار برای عقد قراردادهای دوساله و... از جمله مواردی است که طی سال‌های گذشته از سوی دولت مطرح شده است. گذشته از اینکه بنگاه‌داران و مالکان همواره به شیوه‌های مختلف از زیر جبر دولتی‌ها گریخته‌اند اما طرح‌های دولت نیز چندان بر اساس منطق و قانون نبوده است. بر همین اساس یکی از ایرادهایی که به طرح‌های دولت برای کنترل اجاره‌بها وارد است، عدم رعایت قانون در مورد حق مالکیت است که به عقیده کارشناسان، این اقدام دولت از لحاظ قانونی و شرعی خلاف محسوب می‌شود. در رابطه با روابط موجر و مستاجر به جز قانون مدنی، تاکنون چهار قانون دیگر به تصویب رسیده است که آخرین آنها به سال ۱۳۷۶ برمی‌گردد. مرور موارد یادشده نشان می‌دهد که در قوانین قبلی شرایط خاصی برای اجاره ملک تعیین و محدودیت‌هایی برای انعقاد، تخلیه، فسخ و... در نظر گرفته شده بود که قانون سال ۱۳۷۶ بار دیگر قواعد قانون مدنی در مورد اجاره را احیا کرد. در این قوانین اصل بر آزادی اراده است و این به آن معناست که طرفین قرارداد می‌توانند با در نظر گرفتن منافع و هزینه‌های خود آزادانه به انعقاد قرارداد بپردازند و هیچ سقف و کفی برای قراردادهای آنها پیش‌بینی نشده است. بر همین اساس قراردادهایی که شرایط اساسی صحت معاملات را دارند، معتبر بوده و دولت حق هیچ‌گونه دخالتی را در آن ندارد. اما شرایط سال‌های اخیر اقتصاد کشور و روند روبه‌رشد قیمت‌ها موجب شده است تا دولت به فکر ساماندهی بازار مسکن باشد و با تعیین حداقل و حداکثر میزان اجاره‌بها، بلوک‌بندی، اجبار به عقد قراردادهای دو ساله و در نهایت انتشار قیمت‌ها در مناطق مختلف بخشی از نارضایتی‌های عمومی را پاسخ دهد. این اقدامات دولت در حالی است که کارشناسان و فعالان حوزه مسکن، مالکان و حتی مستاجران همواره از اجرایی نشدن آنها سخن گفته‌اند. به هر حال با توجه به حال و روز نه چندان مساعد مستاجران و تحمل گرانی‌های اخیر باید منتظر ماند و دید آیا دخالت دولت در این بخش می‌تواند بازار نابسامان اجاره‌بها را کنترل کرده و اندکی از مصایب مستاجران بکاهد؟

گذر

کره و بستنی مشمول قیمت‌گذاری نیستند

■ **ایسنا:** رییس انجمن صنایع لبنی اعلام کرد: کره و بستنی از شمول قیمت‌گذاری خارج شده و جزو لیست کالاهای بازگشت قیمت به اسفندماه نیستند. رضا باکری درباره افزایش ۱۰ درصدی قیمت بستنی اظهار کرد: این محصول از سبد قیمت‌گذاری خارج شده و افزایش قیمت آن براساس هزینه‌های تمام‌شده غیرقانونی نیست. وی گفت: به منظور از دست ندادن بازار و جلوگیری از کاهش مصرف و قدرت خرید، بستنی‌های پرمصرف تغییر قیمت نداشته‌اند و حتی با زیان هم فروخته می‌شود اما در مجموع در سبد تولید، انواعی که مصرف چندانی ندارند، افزایش قیمت یافته‌اند تا ضرر محصولات دیگر را جبران کنند. به گفته رییس اتحادیه صنف بستنی، آبمیوه و کافی‌شاپ گفت: قیمت بستنی‌ها حدود هشت تا ۱۲ درصد افزایش یافته که میزان درصد افزایش قیمت در این محصول متفاوت است؛ به طوری که بستنی ممتاز که دارای دو تا سه درصد چربی شیر بوده و خامه نیز به آن اضافه می‌شود، تا ۱۲درصد افزایش قیمت داشته است. در حال حاضر بستنی ممتاز کیلویی ۶۵۰۰ تومان، بستنی درجه یک کیلویی ۶۰۰۰ تومان و بستنی درجه دو کیلویی ۵۰۰۰ تومان به فروش می‌رسد.

رشد هشداردهنده مصرف برق نسبت به سال گذشته

■ **ایسنا:** معاون وزیر نیرو در امور برق و انرژی با اشاره به متوقف شدن روند کاهش مصرف برق که از زمان هدفمندی یارانه‌ها شروع شده بود، از رشد چهار درصدی اوج مصرف در مقایسه با سال گذشته خبر داد. محمد بهزاد افزود: از ابتدای سال‌جاری تاکنون بیش از هفت درصد افزایش پیک (اوج) مصرف داشته‌ایم که در مقایسه با زمان مشابه سال گذشته چهار درصد افزایش یافته است. معاون وزیر نیرو میزان افزایش مصرف انرژی را از ابتدای سال‌جاری تاکنون بیش از شش درصد اعلام کرد و افزود: متاسفانه این ارقام بسیار هشداردهنده است و اگر با همین وضعیت پیش رویم، پیک مصرف برق در تابستان امسال به بیش از ۴۶ هزار مگاوات خواهد رسید. وی با درخواست از مشترکان بخش‌های مختلف به ویژه بخش خانگی برای کنترل میزان مصرف برق، گفت: مشترکان باید به کنترل مصرف خود نظارت جدی داشته باشند تا بتوانیم مانند سال گذشته، تابستان را بدون محدودیت سپری کنیم و با مشکل خاصی مواجه نشویم.