یادداشت

انحصار می‌توانست مفید باشد اما...

علی دهقان

■ چند روز پیش رییس انجمن مهندسی خودرو در ایران به خبرنگاران گفت: سود تولیدکنندگان خودرو در ایران ۳۸ درصد است در حالی که خودروسازان جهانی حداکثر شاید در فرآیند سرمایه‌گذاری صنعتی خود سه یا چهار درصد سود به دست بیاورند. اما نکته کلیدی در سخنان این فعال خودرویی کشور این بود که به رغم سود ۳۸درصدی در ایران فقط دو یا سه مورد خودرو استاندارد تولید می‌شود ولی همه می‌دانند که در بین خودروسازانی که تن به رقابت جهانی داده‌اند، با سود چهاردرصدی، کمتر می‌توان خودرو غیراستاندارد پیدا کرد. به هر حال این هم از اتفاقاتی است که در بازارهای انحصاری رخ می‌دهد. هر از گاهی که کارشناسان از انحصار در حوزه صنعتی خودرو سخن می‌گویند، موجب ناراحتی فعالان و مدیران خودرویی را فراهم می‌کنند ولی باور کنید که امروز بیش از هر زمان دیگری لازم است تا در مورد پدیده انحصار در اقتصاد ایران و در بین خانوار خودرویی سخن گفته شود. گاهی اوقات البته به این نتیجه می‌رسی که خودروسازان و مدیران دولتی از سویی حق دارند که ریسمان انحصار را قیچی نمی‌کنند! کجای دنیا خودرویی نظیر پراید (خانواده پراید) با تیراژ ۵۰۰ هزارتایی تولید و روانه بازار می‌شود و مشتریانی که چشمانی بسته به بازار جهانی دارند برای خرید آن روی دست یکدیگر می‌زنند. خریداران پراید همیشه از داشتن این خودرو ناراضی هستند. بی‌کیفیتی پراید تبدیل به طنزی ملی شده است، ولی فروش تمام دستگاه‌های آن بدون لحظه‌ای مکث صورت می‌گیرد. پارادوکس نارضایتی ملی از پراید و خرید چند صد هزارتایی آن بهترین نشانه برای اثبات این مدعاست که چرخی در جایی از صنعت خودرو ایران لنگ است. تعارف را کنار بگذاریم، خود تولیدکنندگان خودرو که می‌دانند پراید حایز چه شرایطی است. برای همین آنها باید به این پرسش پاسخ دهند، آیا اگر مشتریان ایرانی گزینه‌ای به جز پراید (یا بسیاری از دیگر محصولات داخلی که وضعی شبیه پراید دارند) داشتند، حاضر بودند پا در رکاب پراید بزنند. همین مساله نشان می‌دهد انحصار همچنان حرف نخست را در صنعت خودرو می‌زند. پس باید برای عبور از این مانع و پدیده کج‌ومعوج صنعتی راهکاری اندیشید و یک‌بار برای همیشه روی پا ایستاد و حرکت کرد. شاید بهتر باشد مدیران اقتصاد تمام‌قد دولتی ایران در مقابل آینه بایستند و این پرسش را نیز برای خود مطرح کنند که تا چه زمانی می‌شود سود ۳۸درصدی داشت اما فقط سه خودرو استاندارد تولید کرد؟ البته خیلی هم نباید به خودروسازی نگاهی نامناسب داشت. تولید خودرو می‌تواند برترین صنعت باشد و سرمایه‌گذاری را در اقتصاد ایران پمپاژ کند. برای رسیدن به این واقعیت باید حتی به انحصار و سود ۳۸درصدی هم با عنوان یک فرصت نگاه کرد. شاید اگر می‌شد - حالا که درهای رقابت روی صنعت خودرو ایران بسته است- سودهای ۳۸درصدی را صرف بهسازی و بهینه شدن چرخه صنعتی تولید خودرو کرد، بسیاری از نامرادی‌های صنعت خودرو نیز برطرف می‌شد. این ادعا به طور حتم به این معنا نیست که تا به حال سود ناشی از تولید خودرو گره‌ای از خودروسازی کشور باز نکرده است، اما می‌توان مدعی شد سودهای کلان ناشی از انحصار، مسیر عقلانی را برای ارتقای موقعیت صنعتی خودرو طی نکرده است؛ وگرنه تا امروز حتما تغییراتی در نحوه مهندسی صنعت خودرو به وجود آمده بود. تکرار تولید خودروهای قدیمی که حداکثر شکل چراغ‌های آنها یا مدل کنسول آنها یا نوع روکش صندلی‌های آنان تغییر می‌کند، نشان می‌دهد صنعت خودرو به انحصار دل داده و تنها مصرف سود را در سرلوحه قرار داده است. در چنین حالتی بدون شک انحصار فرصت نیست و همان پدیده نامطبوع اقتصادی محسوب می‌شود. چرا باید چندین سال به صورت فشرده بازاری انحصاری با سودهای حداقلی ۳۸درصدی در اختیار تولیدکنندگان باشد اما تغییر قابل ملاحظه‌ای در پوشش کیفی خودروهای ایرانی دیده نشود. شاید اگر سود خودروسازی در ایران صرف پیشرفت فنی شده بود، اکنون پسرفت فنی یک واقعیت نبود و انحصار می‌توانست مسیر ما را به بازارهای جهانی باز کند؛ به جای اینکه خود بسته باشیم و خود رانده باشیم.

منبع: رانه نیوز

خبر

احتکار سیمان و ایجاد بازار سیاه با رشد ۱۵۰۰ تومانی قیمت

■ **فارس:** قیمت مصوب سیمان در حالی طی روزهای اخیر افزایش یافت که برخی کارخانه‌ها پیش از تعیین نرخ‌های جدید، تولید و عرضه خود را کاهش دادند، این مساله باعث بالا رفتن ۱۵۰۰ تومانی قیمت هر کیسه سیمان در بازار سیاه و فعال شدن دلالان شد که آثار روانی آن تا روزهای جاری در بازار مشاهده می‌شود. افزایش ۱۳ درصدی قیمت سیمان برای دومین بار در شش سال اخیر در حالی در نیمه ماه جاری مصوب شد که قرار شد تولیدکنندگان برای تنظیم بازار این محصول، فروش تولیدات‌شان را افزایش دهند. این موضوع در حالی مطرح است که چند روز پیش از اعلام و ابلاغ قیمت‌های جدید، برخی کارخانه‌ها نسبت به کاهش عرضه محصول خود اقدام کرده بودند و این موضوع در کنار احتکار سیمان توسط برخی سودجویان، عاملی برای تشدید کمبود سیمان و بالا رفتن قیمت در بازار شد.

پرونده گرانفروشی ۴ خودروساز به جرم گرانفروشی روی میز دادگاه

انحصار دیگر رمقی ندارد

شرق: گویی رسم شده است، هر روز خبری از تشکیل پرونده‌ای تعزیراتی برای تولیدکننده‌ای برسد؛ اما نامی از تولیدکننده گرانفروش برده نمی‌شود. در چند روز گذشته، خبر گرانفروشی و جریمه یک خودروساز، چند تولیدکننده قند و شکر و دو تولیدکننده محصولات لبنی مطرح شده اما نامی از هیچ یک از تولیدکنندگان و شرکت‌های متبوع‌شان برده نمی‌شود. این پایان ماجرا نبود، دیروز و در ادامه سریال جریمه‌های نقدی گرانفروشان و برخوردهای تعزیراتی با تولیدکنندگان، خبری از تشکیل پرونده گرانفروشی برای چهار خودروساز کشور شنیده شد؛ خبری که در دنیای انحصاری خودرو ایران بسیار عجیب بود چرا که خودروسازان ایرانی همواره حاشیه امنیت داشته و نگرانی در این زمینه‌ها نداشته‌اند. این خبر از جریمه نقدی دو خودروساز به دلیل گرانفروشی حکایت می‌کرد و در عین حال گفته می‌شد که پرونده دو خودروساز دیگری نیز راهی دادگاه شده است. البته این بار نیز نامی از خودروسازان متخلف و گرانفروش به میان نیامد و تنها به اعلام خبر محکومیت این خودروسازان بسنده شده است. شاید برای مصرف‌کننده ایرانی که عادت ندارد، خودروساز در کشورش به دلیل گرانفروشی یا مشکلات ناشی از خدمات پس از فروش جریمه یا محکوم شود، شنیدن خبر جریمه شدن خودروسازان بدون اینکه نامی از خودروساز متخلف بداند، کفایت کند و نشانی باشد از اینکه کمی از تلخی انحصار برای مصرف‌کننده -که سال‌ها دنیای خودروسازان را شیرین کرده بود- کاسته شده و شاید از این پس، خودروسازان بتوانند جوابی برای مصرف‌کنندگانی که سال‌ها تولیدات بی‌کیفیت را در دنیای انحصار با قیمت‌هایی غیرواقعی خریده‌اند را بدهند. اما خبر جریمه شدن خودروسازان چیزی از بار سال‌ها خرید خودروهایی که استانداردهای جهانی را ندارند، کم نمی‌کند. سال‌هاست مصرف‌کننده ایرانی، خودرویی را از خودروسازان داخلی می‌خرد که با استانداردهای جهانی فاصله بسیاری دارد و به گفته رییس دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت، تمام خودروهای تولید داخل به جز دو، سه مورد غیراستاندارد هستند. این در حالی است که همواره تمام خودروها در کشور با قیمت‌های غیرواقعی و حاشیه سودی بسیار مناسب برای خودروسازان به دست مصرف‌کنندگان رسید و همچنان می‌رسد و در این میان با وجود این حاشیه سود بسیار مناسب و تعرفه وارداتی که حاشیه امنیت را برای خودروسازان داخلی تا گذر از انحصار بالا برده است باعث نشده تا خودروسازان کمی منصفانه نگاه کرده و هرازگاهی قیمت خودروهایی که نه تنها استاندارد نیستند بلکه سالیان سال با همان ظاهر اولیه و در نهایت با تغییر چراغ‌های عقب و جلو یا تغییر کنسول به دست مشتریان می‌رسد و خودرو را با بهانه‌های مختلف گران‌تر می‌کنند تا این حاشیه سود را مناسب‌تر و این انحصار را پررنگ‌تر کنند. همین چند روز پیش بود که محمدرضا شجاعی فرد رییس دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت از حاشیه سود ۳۸ درصدی تولید خودرو در کشور خبر داده و گفته بود که با این حاشیه سود طبیعی است که فسادهایی در خودروسازی ایجاد شود. همین اتفاق هم افتاد با وجود حاشیه سود ۳۸ درصدی که در هیچ کجای دنیا مرسوم نیست و معمولا خودروسازان جهانی حاشیه سودی سه تا هفت درصدی دارند، خودروسازان ایرانی به دلیل گرانفروشی یعنی رقمی بیش از آنچه که به آنها اجازه فروش داده شده است محکوم به پرداخت جرایم نقدی می‌شوند.

این در حالی است که در اروپا حدود ۵۵ استاندارد برای خودروهای سواری و ۳۵ استاندارد برای خودروهای سنگین تدوین شده است؛ اما در ایران حتی امکان اجرای برخی از تست‌های این استانداردها نیز وجود ندارد که این تست‌ها یا باید در خارج انجام شود یا اصلا انجام نمی‌شود که در همین خصوص رییس دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت معتقد است به‌طور معمول برای سنجش استاندارد بودن یک خودرو باید چگونگی صادرات آن را سنجید. خودرویی که مشتری خارجی در کشورهای صاحب فناوری دارد، استاندارد بوده و در غیراین صورت استاندارد نیست. البته صادرات به کشورهایی همچون عراق و کشورهای هم‌رده، در رده کشورهای صاحب فناوری قرار نمی‌گیرد. در ایران خودروها بدون ایربگ و ای‌بی‌اس که در سایر کشورهای جهان اجباری است، به دست مشتریان می‌رسد و به تازگی استانداردهای اجباری برای نصب ایربگ و ای‌بی‌اس وضع شده و خودروسازان مجبور به رعایت آن هستند؛ اما خودروسازان ایرانی به جای رعایت این استاندارد و الزام به اجرای آن تولید برخی خودروها همچون تندر E۱۹۰ را به بهانه غیراقتصادی بودن از خط تولید خارج می‌کنند. در این میان و با وجود تمامی این کاستی‌هایی که صنعت خودروسازی ایران با آن می‌لنگد و در مواجهه با مصرف‌کننده همواره جانب صنعت خودرو گرفته شده و تعرفه واردات برای حمایت از این صنعت بالا نگه داشته شده است؛ اما باز هم خودروسازان ایرانی اجحاف دیگری در حق مصرف‌کنندگان کردند و گرانفروشی را در کارنامه خود ثبت کردند اما با این وجود نامی از آنها برده نمی‌شود تا شاید گمانه‌زنی درخصوص خودروساز محکوم تنها راه پیدا کردن نام خودروسازانی باشد که با وجود این همه حمایت در کشور باز هم خودروهای غیراستاندارد خود را به قیمت‌های غیرواقعی به دست مصرف‌کننده ایرانی می‌رسانند. در همین خصوص، شهرام میرآخورلو مدیر کل دفتر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به ایسنا اظهار کرده است که تاکنون دو خودروساز به دلیل گرانفروشی محکوم شده‌اند. جریمه یک خودروساز ۳۵۰ میلیون و جریمه خودروساز دیگر نیز سه میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان است.

وی با بیان اینکه برای یکی از این خودروسازان به دلیل تخلف، دوباره پرونده جدیدی تشکیل شده است، خاطرنشان کرد: همچنین برای دو خودروساز دیگر نیز پرونده گرانفروشی تنظیم شده که به زودی به دادگاه ارسال شده و احکام آنها صادر خواهد شد.

او تصریح کرد: طبق مصوبه مورخ ۲۵ آبان ۱۳۸۹، هرگونه افزایش قیمت کالاها از جمله خودرو باید با هماهنگی سازمان حمایت صورت گیرد، در غیر این صورت به عنوان گرانفروشی با آن برخورد خواهد شد. در این میان با توجه به اینکه این سازمان نام شرکت‌های خودروساز متخلف را اعلام نمی‌کند و همین موضوع باعث گمانه‌زنی‌های بسیار در این‌باره شده است اما کارشناسان حقوقی حوزه خودرو معتقدند که این سازمان باید بدون هیچ‌گونه اغماض و مصلحت‌اندیشی، نام خودروسازان متخلف را اعلام کند تا از این طریق هم خودروسازان متخلف، دیگر مرتکب چنین کاری نشوند و هم اینکه به نوعی شرایط برای تشویق سایر خودروسازان فراهم شود. اتفاقی که نخواهد افتاد و ای کاش در این سال‌ها که انحصار بار سنگینی بر دوش مصرف‌کنندگان ایرانی اضافه کرده بود، عملکرد خودروسازان ایرانی روی کفه ترازو قرار می‌گرفت تا اکنون تنها سه خودرو در کشور با استانداردها تولید نمی‌شد و خودروها گران به دست مصرف‌کنندگان نمی‌رسید. آرزویی که شجاعی‌فرد، درخصوص آن معتقد است: «پیش از این بارها به خودروسازان و همچنین مجلس، وزارت صنایع و معادن و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران اعلام کرده‌ایم که بسیاری از خودروهای تولید داخل، غیراستاندارد هستند و تا زمانی که مجلس تعرفه‌ها را کاهش نداده و اجازه ورود خودرو را ندهد، کیفیت تولیدات داخلی افزایش نخواهد یافت.»

اقتصاد ملی و نظام جهانی در دیدگاه مهندس سحابی

دکتر عباس شاکری*

ایده‌های اقتصادی مرحوم مهندس سحابی از سخنرانی‌ها در محافل علمی، روزنامه‌ها و ماهنامه‌های ایران قابل برداشت است. ایشان در همایش «نیم قرن تجربه پشتوانه‌ای برای فردای بهتر» که در دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران در سال ۱۳۸۷ برگزار شد طی سخنرنی‌ای تاکید کرد که در برنامه‌ریزی تعدیل و اصلاح ساختار باید به امکانات، استعدادها و نیازهای درون کشور دل بست و به‌طور مطلق تسلیم برنامه‌های بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول نشد (اگرچه به نظر من ما در اجرای برنامه‌های تعدیل حتی به برنامه‌های صندوق هم عمل نکردیم). در این خصوص ایشان روی ایجاد بسترها و شرایط فنی و ساختاری اصلاحات اقتصادی تاکید داشتند و معتقد بودند باید کاری کنیم که تولید صنعتی گسترش پیدا کند و عوامل نامولد در اقتصاد محدود شوند. در عین حال، ایشان تاکید داشتند، باید در برنامه‌های تعدیل اقتصادی، منافع مردم و نیروهای مولد را در چارچوب عملکرد برنامه‌ریزی شده عادلانه در نظر گرفت و رعایت کرد.

وی واردات کارخانه یا ایجاد بنگاه و افزایش موقت درآمد ملی را توسعه نمی‌دانست. طبق چارچوبی که برای توسعه تعریف کرده بود استمرار تولید، گسترش رفاه و تحقق عدالت و برابری برخاسته از سیاست‌ها را توسعه تلقی می‌کرد. ایشان در جایی می‌گویند: «باید شغل مولد و نه خدماتی و سرباری، برای جمعیت بیکار کشور ایجاد کرد؛ مشاغل خدماتی، فایده خدمتی را عرضه و از کیسه ارزش افزوده بخش تولید یا نفت ارتزاق می‌کند. انجام این‌گونه هزینه‌ها مصرف است و موجب تورم.» منظور این نیست که خدمات مولد واقعی لازم نیست بلکه منظورشان این است که قبل از شتاب بهره‌وری، رشد مستمر تولید گسترش بخش خدمات به فعالیت‌های نامولد، مشکل بیکاری، رفاه، رشد و توسعه را حل نمی‌کند.

وی در مواجهه با موج جهانی شدن یا جهانی‌سازی اقتصاد تاکید می‌کند که ما باید برای ارتقای خود در اقتصاد جهانی در چارچوب اقتصاد ملی چاره‌ای بیندیشیم و جهانی‌شدن تنها می‌تواند حساسیت و نحوه استفاده صحیح از منابع داخلی را تحت تاثیر قرار دهد، نه اینکه همه نگاه‌مان به بیرون باشد و بدون بسترسازی و تلاش همه‌جانبه در چارچوب اقتصاد ملی منتظر عوامل بیرونی باشیم که معجزه‌وار مشکلات ما را حل کنند.

ضمن آنکه واقعیت‌های اقتصاد جهانی و قواعد حاکم برآن و روندهای موجود را باید به‌عنوان واقعیتی مهم در نظر گرفت و با لحاظ آن به عنوان عاملی برونزا بر نیروهای خود تکیه کرد.

در مورد سرمایه‌گذاری خارجی نیز دیدگاه خاصی داشتند. ایشان معتقد بودند، سرمایه‌گذاری خارجی در شرایطی می‌تواند به بهبود وضعیت اشتغال و رشد و توسعه کشور کمک کند، اما قبل از آن باید از سرمایه‌های ملی و نظام بانکی برای سرمایه‌گذاری‌های مولد استفاده کرد. سحابی تجربه برزیل را یادآوری می‌کرد که با وجود داشتن منابع و حتی تکنولوژی نسبتا مناسب، بعد از سیطره سرمایه‌داران بزرگ آمریکایی بر بعضی از صنایع آن کشور، چگونه این کشور دچار فقر و شکاف طبقاتی شد. وی اظهار نگرانی می‌کرد، باید با تلاش پیگیر و بر اساس منابع داخلی تنها برای انتقال تکنولوژی و در مواردی که خود توان کافی نداریم، از سرمایه‌های خارجی استفاده کنیم ولی اصل سرمایه‌گذاری خارجی را رد نمی‌کردند.

مهندس سحابی در روند اصلاحات ساختاری و برنامه‌های تعدیل، دولت را مسوول می‌دانستند و تاکید داشتند تا زمانی که جامعه به لحاظ اقتصادی و تولیدی فعال، متحرک و بالنده شود دولت دایره‌مدار گردش اقتصادی کشور و موتور محرک توسعه اقتصادی، اجتماعی و ضامن عدالت و کنترل قیمت‌ها و ... ناظر به حسن وضعیت جریان امور، برنامه‌ریز، سیاست‌گذار و جهت‌دهنده روندهای اقتصادی است و خواهد بود. هر گونه تلاش در خدمت دولت از جریان امور اقتصادی کشور که در برنامه‌های بانک جهانی و نظم نوین جهانی مستتر است درمان‌کننده مسایل خاص اقتصاد ایران نیست. البته این به معنای طرفداری از اقتصاد ملی نیست بلکه تاکیدی است بر نقش و مسوولیت سنگین دولت در دوره‌گذار اقتصادی. نه اینکه دولت همه امور را رها و زمینه را برای افراد سودجو در دوره‌گذار فراهم کند و به نتیجه مطلوب هم دست نیابد. ایشان در عین حال تاکید می‌کند، این موتور محرک و ناظر و سیاست‌گذار... اگر فاسد و ناکارآمد و فاقد بهره‌وری و اصل بازگشت سرمایه باشد به جای عرضه خدمات دولتی و محور توسعه و پایگاه انباشت سرمایه ملی (مادی و معنوی) به عاملی برای اتلاف منابع، عدم عرضه خدمات، مانع توسعه و بی‌عدالتی‌های اجتماعی بدل خواهد شد. ایشان ضمن اینکه فردی متدین و اخلاق مدار بودند، بهبود اخلاق اقتصادی در اقتصاد کشور را ضروری می‌دانستند و بر سلامت و حساب‌پذیری و پاسخگویی مسوولان دولتی و حاکمیت تاکید داشتند.

به هر حال دلسوزی، صداقت و دغدغه مردم و کشور را داشتن، باعث شده بود با وجود اینکه ایشان (جز چند سال اول انقلاب) بیرون از مسوولیت‌های اجرایی باشد مسایل اقتصادی و اجتماعی را به دور از افراط و تفریط‌های رایج، خوب بشناسند و تجربه‌ها و پیشنهادهای مشفقانه خوبی به مسوولان ارایه دهند.

***عضو هیات علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی**

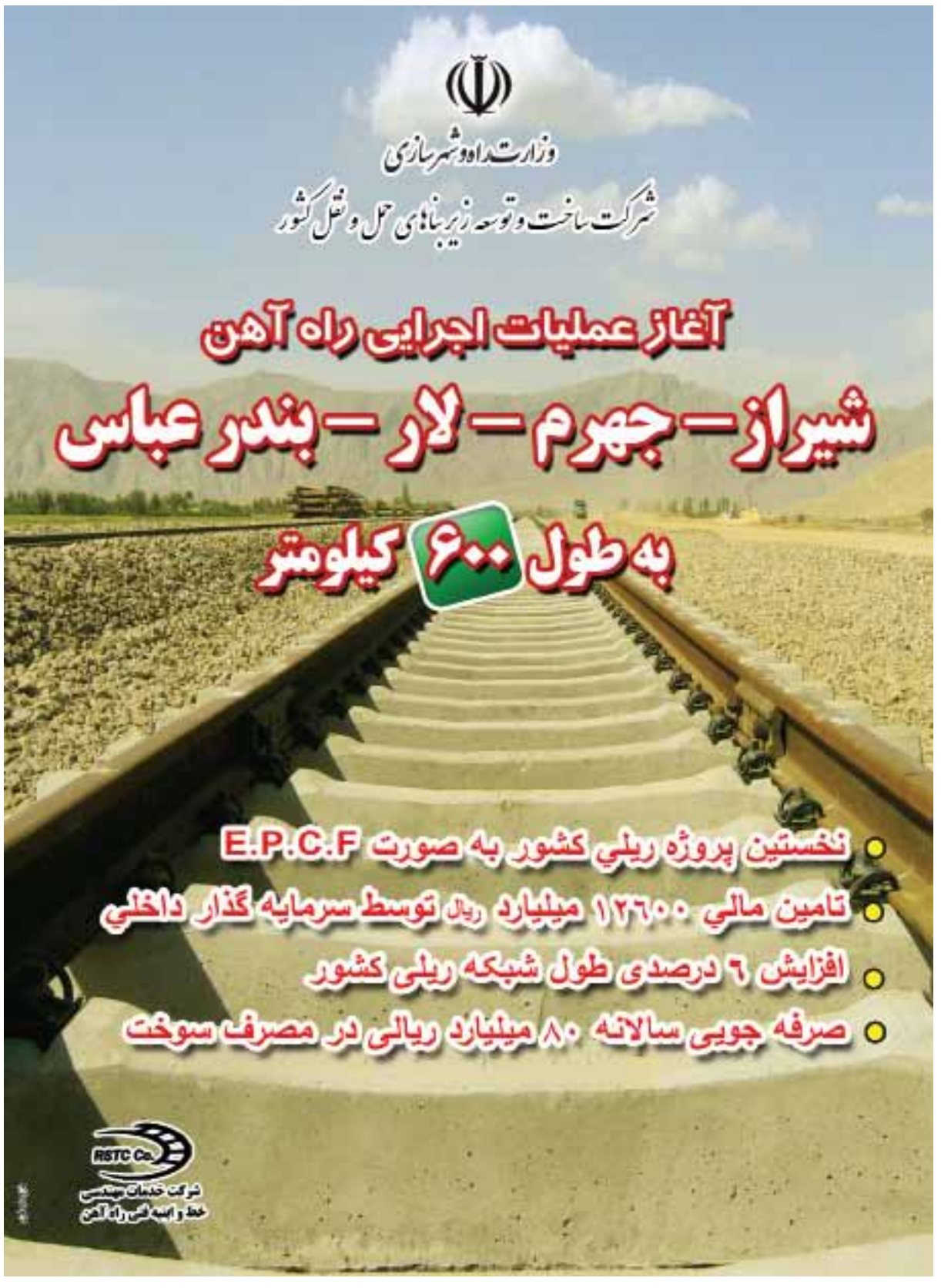
خبر

پس از ۴ ماه سازمان حمایت اعلام کرد

قیمت کف برای مرغ تعیین نمی‌شود و بازار تعیین‌کننده قیمت است

■ **ایسنا:** مدیرعامل اتحادیه سراسری مرغداران اعلام کرد: پس از چهار ماه پیگیری از سازمان حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده برای اعلام قیمت کف فروش هر کیلو مرغ زنده، روز گذشته این سازمان اعلام کرد هر کیلو مرغ زنده در مرغداری و مرغ گرم در بازار مصرف همچون برنج و شکر باید براساس عرضه و تقاضا فروخته شود و قیمت کف برای آن تعیین نمی‌شود. حسین مقدم‌نیا، مدیرعامل اتحادیه سراسری مرغداران اظهار کرد: در حالی که نرخ ارز ۱۱ درصد افزایش یافته وزارت بازرگانی قیمت خوراک‌های وارداتی مرغ را ۲۰ درصد افزایش داده است که با احتساب فروش هر کیلو مرغ دو هزار تومانی درب مرغداری تولید مقرون به صرفه نخواهد بود و تولیدکنندگان از این میزان قیمت متضرر هستند. وی با اشاره به اینکه در حال حاضر قیمت هر کیلو مرغ گرم در بازار مصرف سه هزار و ۲۰۰ تا سه هزار و ۴۰۰ تومان است، گفت: تولیدکنندگان به دنبال افزایش قیمت نیستند، چرا که با افزایش قیمت قدرت خرید مصرف کاهش می‌یابد و به نوعی تولید ضرر می‌کند. اما قیمت‌های عرضه در بازار نیز باید به گونه‌ای باشد که منجر به ضرر و زیان تولیدکنندگان نبوده و تولید استمرار داشته باشد.

نرخ‌های جدید شیر بدون یارانه اعلام شد

شیر ۹۰۰ گرمی با ۲/۵ درصد چربی ۶۰۰ تومان

■ **ایسنا:** معاون برنامه‌ریزی استاندار تهران از تصویب نرخ‌های جدید شیر پس از حذف یارانه شیر خبرداد. نعمت‌الله ترکی با اشاره به آخرین تصمیمات جلسه مشترک استانداری و تشکل‌های دامداران و سایر ارگان‌های مرتبط درخصوص تعیین نرخ جدید شیر پس از حذف یارانه آن، گفت: تشکل‌های دامداران و فرآوری‌کنندگان یا کارخانه‌داران به نتایجی رسیدند و اتحادیه دامداران شیر توافق کردند با توجه به قیمت قبلی عرضه شیر، قیمت تحویل جدید شیر به کارخانه‌ها مبلغ ۵۲۰ تومان باشد. وی افزود: اتحادیه کارخانه‌داران شیر نیز موظف شدند همان قیمت قبلی را که سازمان حمایت از مصرف‌کننده داده است رعایت کرده و بدون افزایش قیمت شیر به همان نرخ قبلی عرضه شود. معاون برنامه‌ریزی استاندار تهران تصریح کرد: بر این اساس نرخ شیر ۹۰۰ گرمی نایلونی با ۲/۵ درصد چربی به مبلغ ۶۰۰ تومان عرضه می‌شود.