گزارش ۲

وحید عظیم‌نیا

«جوان» الزامات اصلاح صنعت خودروسازی برای رفع ناترازی بنزین را بررسی می‌کند

گره بنزین در جاده مخصوص باز می‌شود

رسیدگی به موضوع رفع نیاز واردات بنزین و حل معضل ناترازی بنزین در ایران نیازمند رویکردی همه‌جانبه و چندجانبه در اصلاح صنعت خودرو و در نتیجه حمل‌ونقل ایران به عنوان مهم‌ترین علت ناترازی و مصرف بالای بنزین است. با تمرکز بر توسعه سوخت‌های جایگزین، نوسازی صنعت خودرو، بهبود سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی، توسعه منابع انرژی داخلی و ترویج انرژی‌های تجدیدپذیر، کشور می‌تواند امنیت انرژی را افزایش و اتکای خود به واردات بنزین و خطرات اقتصادی و امنیتی را کاهش دهد.

ایران با چالشی حیاتی در مدیریت اقتصادی خود در خصوص کمبود بنزین و نیاز روزافزون به واردات مواجه است. این موضوع خطرات امنیتی و اقتصادی قابل توجهی را برای کشور به همراه دارد و نیاز به راهکارهای فوری و مؤثر دارد. در سال‌های اخیر، به رغم تولید ثابت بنزین و کاهش همه‌گیری کووید-۱۹، مصرف بنزین ایران مجدداً افزایش یافته و نرخ رشد سالانه حداقل ۶درصدی را تجربه کرده است. این افزایش تقاضا منجر به وابستگی به واردات شده و سالانه به حدود ۳میلیارد دلار ارز نیاز دارد. برای مقابله با این موضوع، پرداختن به علت اصلی مصرف بالای انرژی در ایران که در صنعت خودروسازی کشور نهفته، بسیار مهم است.

توسعه سوخت جایگزین

تمرکز اصلی در حل این مشکل در بررسی گزینه‌های سوخت جایگزین، به ویژه با ترویج توسعه خودروهای دوگانه‌سوز در صنعت حمل‌ونقل است. هیبریداسیون خودروها یا استفاده از وسایل نقلیه گاز طبیعی فشرده (CNG) می‌تواند وابستگی به بنزین را به میزان قابل توجهی کاهش دهد. با توجه به نیاز به تنوع در سبد سوخت ایران، کاهش مصرف بنزین و کاهش واردات، این راهکار باید اولویت‌بندی و به سرعت اجرا شود. تلاش‌های مشترک بین دولت و صنعت خودرو می‌تواند به پذیرش سوخت‌های جایگزین و بخش حمل‌ونقل پایدار و کارآمدتر منجر شود.

بهینه‌سازی کارایی خودرو

راه‌حل مهم دیگر جایگزینی خودروهای دوگانه‌سوز یا معرفی موتورهایی بهینه شده برای کاهش مصرف بنزین است. ایران با تشویق به استفاده از وسایل نقلیه‌ای که سوخت را بهینه‌تر مصرف می‌کنند، می‌تواند وابستگی خود را به بنزین کاهش دهد. این رویکرد باید از سوی مقامات دولتی و رهبران صنعت در بخش خودرو مورد توجه قرار گیرد. ایران با ایجاد انگیزه برای تولید و خرید خودروهایی با بهره‌وری بهینه سوخت، می‌تواند به سمت سیستم حمل‌ونقل پایدارتر و اقتصادی‌تر حرکت کند.

برای اطمینان از موفقیت این راه‌حل‌های پیشنهادی، ضروری است دولت حمایت و مشوق‌هایی را برای مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان ارائه دهد. دولت می‌تواند معافیت‌های مالیاتی، یارانه‌ها و کمک‌های مالی را به افراد و مشاغلی که در زمینه تولید و خرید خودروهای سوخت جایگزین فعالیت می‌کنند، ارائه دهد. علاوه بر این، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه فناوری‌های سوخت جایگزین، پیشرفت قابلیت‌های داخلی را تسهیل می‌کند و اتکا بر واردات را کاهش می‌دهد. با ایجاد یک محیط مساعد برای پذیرش سوخت جایگزین، دولت می‌تواند رشد صنعت خودرو را تشویق و به طور همزمان به موضوع کمبود بنزین نیز رسیدگی کند.

حاکمیت اقتصادی ایران در غلبه بر کمبود بنزین و کاهش وابستگی به واردات با چالش مبرمی مواجه است. ایران با اولویت‌بندی توسعه سوخت‌های جایگزین، بهینه‌سازی کارایی خودروها، ارائه حمایت‌ها و مشوق‌های دولتی و ارتقای آگاهی عمومی، می‌تواند راه را برای بخش حمل‌ونقل پایدار و اقتصادی هموار کند. علاوه بر رسیدگی به موضوع کمبود بنزین از طریق بهبود صنعت خودرو و سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی، تمرکز بر توسعه منابع داخلی سوخت نیز بسیار مهم است. سرمایه‌گذاری در اکتشاف و تولید ذخایر نفت و گاز در داخل کشور می‌تواند به کاهش نیاز به واردات و افزایش امنیت انرژی کمک کند. این امر می‌تواند از طریق مشارکت با شرکت‌های نفتی بین‌المللی و همچنین توسعه تخصص و فناوری داخلی در بخش نفت و گاز محقق شود. تنوع بخشیدن به ترکیب انرژی کشور یکی دیگر از راهکارهای مهم برای کاهش وابستگی به واردات بنزین است. سرمایه‌گذاری در منابع انرژی تجدیدپذیر مانند انرژی خورشیدی، بادی و برقابی می‌تواند منابع جایگزین انرژی را فراهم کند و اتکای کشور به سوخت‌های فسیلی را کاهش دهد. این امر می‌تواند از طریق اجرای سیاست‌های حمایتی و مشوق‌ها برای توسعه پروژه‌های انرژی‌های تجدیدپذیر و همچنین ارتقای اقدامات بهره‌وری انرژی در بخش‌های مختلف محقق شود.

رفع ناترازی بنزین با کمک سوخت دوم و تکیه بر اصلاح مصرف خودروهای فعال

قاسم ساعدی، عضو کمیسیون انرژی مجلس در گفت‌وگو با «جوان» با بیان اینکه لازم است برای رفع ناترازی بنزین سراغ تنوع‌بخشی در سبد سوختی کشور برویم، گفت: یکی از موضوعاتی که در حال حاضر کشور را دچار مشکل کرده، مسئله مربوط به واردات بنزین و دچارشدن به ناترازی بنزین است که عوامل متعددی در شکل‌گیری آن دخیل بوده و موجب شده است به واردات ۲میلیارد دلاری برسیم. این عضو کمیسیون انرژی مجلس در مورد پیگیری سیاست‌های جدید در قبال حذف واردات بنزین و رفع این ناترازی گفت: یکی از موضوعاتی که در بحث مربوط به رفع ناترازی بنزین مطرح می‌شود، موضوع مربوط به استفاده از سوخت دوم یا جایگزین است. کشور ما از نظر سوخت‌های جایگزین بنزین، موارد متعددی با توجه به ظرفیت و زیرساخت‌های موجود دارد که هیبریدی‌شدن یا دوگانه‌سوزشدن خودروها و اضافه‌شدن سوخت CNG از این دست موارد است.

وی در مورد راهکارهایی برای رفع ناترازی بنزین گفت: برای رفع ناترازی در سوخت مهم‌ترین راهکار این است که سوخت دوم یعنی گاز طبیعی فشرده شده یا CNG را توسعه دهیم و در این زمینه علاوه بر به حداکثر رساندن ظرفیت موجود به سمت توسعه زیرساخت نیز برویم و سرمایه‌گذار مرتبط با این طرح را جذب و حتی مشوق‌هایی نیز برای سرمایه‌گذاران در این بخش ایجاد کنیم تا بتوانیم به ناترازی بنزین از طریق اضافه‌شدن ظرفیت سوخت دوم یعنی گاز طبیعی فشرده‌شده یا CNG بپردازیم و در عین حال مسئله تنوع بخشیدن به سبد سوختی خودروهای فعال در صنعت حمل‌ونقل کشور را در پیش بگیریم که هر دوی این موارد با توسعه سوخت دوم یعنی گاز طبیعی فشرده‌شده یا CNG امکانپذیر خواهد بود. اگر به درستی این مسئله پیش برود، تهدید عدم‌توسعه ظرفیت پالایشگاهی و همچنین مصرف بالای خودروهای داخلی و در نتیجه واردات بنزین را می‌توانیم با کمک CNG رفع کنیم و با توسعه بیشتر این سوخت، حتی به صادرات بنزین نیز بپردازیم.

وی در پایان خاطرنشان کرد: راه طولانی برای رسیدن به این هدف داریم، ولی در کنار توسعه ظرفیت پالایشگاهی که در دولت قبل متوقف شده بود، توسعه زیرساخت و ظرفیت خودروهای دوگانه‌سوز فعال در صنعت حمل‌ونقل کمک بزرگی به رفع ناترازی خواهد کرد و از طرف دیگر مسئله اصلاح قیمتی را نیز به طور موازی باید در نظر داشته باشیم.

جمع‌بندی

به نظر می‌رسد رسیدگی به موضوع رفع نیاز به واردات بنزین و حل معضل ناترازی بنزین در ایران نیازمند رویکردی همه‌جانبه و چندجانبه در اصلاح صنعت خودرو و در نتیجه حمل‌ونقل ایران به عنوان مهم‌ترین علت ناترازی و مصرف بالای بنزین است. با تمرکز بر توسعه سوخت‌های جایگزین، نوسازی صنعت خودرو، بهبود سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی، توسعه منابع انرژی داخلی و ترویج انرژی‌های تجدیدپذیر، کشور می‌تواند امنیت انرژی را افزایش و اتکای خود به واردات بنزین و خطرات اقتصادی و امنیتی را کاهش دهد.

گزارش یک

بهناز قاسمی

شورای «تشریفاتی» رقابت را تعطیل کنید

سخنگوی شورای رقابت: امکان بررسی تمام جزئیات را نداریم بنابراین در نحوه قیمت‌گذاری خودرو به وزارت صمت اعتماد داریم!

امیر صادقیان / تسنیم

شورایی که قرار بود بر قیمت‌ها و تنظیم بازار کالاهای انحصاری نظارت کند، اکنون بعد از ۱۴سال اعتراف می‌کند توان بررسی تمام جزئیات خودرو را ندارد. در طول این سال‌ها که مردم تصور می‌کردند قیمت‌گذاری خودرو از سوی شورایی بی‌طرف، عادلانه و منطقی تعیین می‌شود، اکنون بر اساس اظهارات سخنگوی این شورا، قیمت‌ها در معاونت خودرویی وزارت صمت و سازمان حمایت تنظیم و تأیید می‌شود و شورای رقابت نقش تشریفاتی دارد و فقط قیمت‌ها را به مردم اعلام می‌کند. اکنون این سؤال مطرح می‌شود که ماهیت وجودی این شورا چیست و آیا ادامه فعالیتش ضرورت دارد یا خیر؟

شورای رقابت از سال ۱۳۸۸ برای نظارت بر قیمت‌ها و تنظیم بازار، کار خود را آغاز کرد. این شورا با هدف تسهیل فعالیت بخش خصوصی و به طور کلی‌تر عرصه اقتصادی و نوعی عامل برای کاهش ریسک در این بخش شکل گرفت تا بخش خصوصی با ورود به بازار نگران انحصارات و رقبای انحصارگر خود نباشد. مردم نیز به نحوه قیمت‌گذاری این شورا اعتماد کامل داشتند، زیرا تصور می‌کردند قیمت‌گذاری کالاهای انحصاری مانند خودرو در شورایی بی‌طرف با حضور صاحبنظران و کارشناسان این صنعت بررسی و نهایی می‌شود.

در ۱۴سال گذشته هر بار این شورا افزایش قیمت خودرو را رسانه‌ای می‌کرد، ابتدا جنگی زرگری میان شورای رقابت، خودروسازان و رئیس انجمن خودروسازان در رسانه‌ها به راه می‌افتاد و در مدت بسیار کوتاهی موضوع فیصله می‌یافت و فراموش می‌شد، البته در این مدت تمام مشکلات صنعت خودرو اعم از تأخیر در تحویل خودرو، کاهش تیراژ تولید، بدهی به قطعه‌سازان و زیان انباشته دو خودروساز بزرگ داخلی بر سر شورای رقابت و قیمت‌گذاری دولتی آوار می‌شد و اعضای این شورا مقصران اصلی عقبگرد صنعت خودرو معرفی می‌شدند، هرچند اعضای شورای رقابت در مقابل این اتهامات و جوسازی خودروسازان گاه پاسخ می‌دادند، اما در اغلب موارد سکوت و از کنار موضوع عبور می‌کردند.

این شورا در هشت سال دولت گذشته به قدری خنثی رفتار کرد که به طور کامل از قیمت‌گذاری کنار گذاشته شد و قیمت خودرو از سوی شورایی در وزارت صمت با حضور وزیر، نماینده خودروسازان و رئیس انجمن خودروسازان تعیین و نهایی می‌شد، اما دولت سیزدهم در روزهای آغازین خود، با دستور رئیس‌جمهور این شورا بار دیگر احیا شد و نقش ازدست‌رفته‌اش را به دست آورد. هر چند در یک سال اخیر نحوه قیمت‌گذاری خودروها به گونه‌ای بود که شائبه هماهنگی شورای رقابت با خودروسازان را به وجود آورد تا اینکه اخیراً افزوده‌شدن برخی آپشن‌ها به برخی محصولات عرضه‌شده در سامانه یکپارچه که بعضاً منجر به تغییر نوع خودرو شده و مدل پلاس یک خودرویی را تشکیل داده و به تبع بر قیمت این محصولات اثر داشته است، گلایه مشتریان را به دنبال داشت. مهر ماه امسال بعد از ۲۰روز جاروجنجال، تأیید و تکذیب احتکار خودرو و طمع افزایش قیمت از سوی خودروسازان، هشت محصول قدیمی ایران‌خودرو با نصب آپشن‌های جدید رونمایی شد. قیمت این خودروها با خودروهای هم‌نام قبلی که تفاوت در نام‌شان مواردی نظیر «ارتقایافته»، «آپشنال» یا «اضافه‌شدن حروف انگلیسی و اعداد» بود، نشان می‌داد قیمت خودروهای جدید ۸۰ تا ۱۷۰میلیون تومان نسبت به آخرین قیمت خودروهای هم‌نام مشابه افزایش یافته است، به طوری که در مقایسه با قیمت‌های قبلی سخنگوی این شورا با زبان بی‌زبانی به ضعف تخصصی این شورا اذعان کرد، بنابراین می‌شود گفت این شورا نقش تشریفاتی دارد و انحلال آن اتفاق خاصی را رقم نمی‌زند.

سخنگوی شورای رقابت ضمن اشاره به اینکه این شورا بر اساس قانون و با توجه به انحصاری‌بودن بازار خودرو، به عنوان نهاد سیاستگذار و نظارتی فعالیت می‌کند، تأکید کرد که به سبب نبود ظرفیت و زمان کافی برای بررسی تک‌تک جزئیات از سایر نهادها از جمله وزارت صمت که اعتماد کامل به آن وجود دارد، کمک می‌گیریم.

به گزارش ایسنا، سپهر دادجوی توکلی در مصاحبه‌ای اظهار کرد: در حوزه قیمت‌گذاری خودرو به بدنه کارشناسی وزارت صنعت، معدن و تجارت اعتماد داریم. در مورد جزئیات که برای هر محصول چه اتفاقی می‌افتد (پیرامون افزودن آپشن و به‌تبع بالا رفتن قیمت)، چنانچه ضرورت پیش آید، هیئت نظارت شورای رقابت موضوع را مورد بررسی قرار می‌دهد. در حالت عادی وزارت صمت، این موارد را بررسی می‌کند و اساساً بنا بر درخواست معاونت دفتر صنایع حمل‌ونقل وزارت صنعت، معدن و تجارت، الباقی فرایند انجام می‌شود.

وی در رابطه با نقش شورای رقابت در قیمت‌گذاری و فرایند تعیین قیمت خودروها تصریح کرد: شورای رقابت به عنوان یک نهاد نظارتی و سیاستگذار است. در حقیقت بر اساس تعریف قانون، زمانی که انحصار در یک بازار وجود دارد، متخصصان شورای رقابت وظیفه دارند دستورالعملی را تدوین کنند و بر اجرای آن دستورالعمل نظارت داشته باشند، اینکه تولیت یک سامانه را داشته باشند یا تک‌تک محصولات را پس از تغییرات خودروها مورد بررسی قرار دهند، این ظرفیت وجود ندارد. از همین رو از سایر نهادها خواسته شده است با خردجمعی عمل و ما را کمک کنند. اکنون این سؤال مطرح می‌شود که چرا در ۱۴سال گذشته از کمبود ظرفیت، کارشناسان و نیروی کار متخصص در حوزه‌های مختلف حرفی به میان نیامده است؟ چطور می‌شود این شورا را مستقل دانست، در حالی که تعیین قیمت در وزارت صمت، معاونت خودرویی و سازمان حمایت بررسی و نهایی شده است و فقط شورای رقابت نقش ابلاغ آن را دارد؟

اکنون که تمام مراحل تعیین قیمت در خارج از این شورا انجام می‌شود، دیگر به شورای عریض و طویل رقابت با اعضا و نیروی کار (کارمندان) و کمیته‌های تخصصی چه نیازی وجود دارد؟ در چهار سال اخیر به رغم انحصاری‌بودن صنعت لوازم خانگی داخلی جز یک یا دو مورد این شورا ورود نکرده و فقط نظاره‌گر افزایش نجومی قیمت‌ها بوده است.

جمع‌بندی

طبق اظهارات سخنگوی شورای رقابت، این شورا در تعیین قیمت خودرو نقشی نداشته و گوش به فرمان وزارت صمت و سازمان حمایت است، از این رو افکار عمومی انتظار دارد رئیس‌جمهور در خصوص نحوه فعالیت و ادامه این شورای نمایشی و حتی رفاقتی تصمیم‌گیری کند و در روند فعالیت این شورا تجدیدنظر شود چراکه تمام هزینه‌ها اعم از نگهداری ساختمان و حقوق و مزایای این شورا از محل بیت‌المال بوده است و باید بررسی شود.

کسب‌وکار

رئیس مرکز ملی مطالعات، پایش و بهبود محیط کسب‌وکار:

اجرای ماده۲۴ قانون بهبود فضای کسب‌وکار مانع رانت و فساد می‌شود

رئیس مرکز ملی مطالعات، پایش و بهبود محیط کسب‌وکار گفت: اجرانشدن ماده ۲۴ قانون بهبود کسب‌وکار باعث شده بود به طور ناگهانی برخی مقررات تغییر کند که متأسفانه رانت و فساد را به همراه داشت.

به گزارش «جوان» امیر سیاح، رئیس مرکز ملی مطالعات، پایش و بهبود محیط کسب‌وکار در گفت‌وگو با صداوسیما درباره ماده ۲۴ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار گفت: این قانون در سال ۱۳۹۰ تصویب شده، ولی تاکنون اجرا نشده بود.

وی با اشاره به ماده ۲۴ قانون بهبود محیط کسب‌وکار افزود: دولت و دستگاه‌های اجرایی مکلفند به منظور شفاف‌سازی سیاست‌ها و برنامه‌های اقتصادی و ایجاد ثبات و امنیت اقتصادی و سرمایه‌گذاری، هر گونه تغییر سیاست‌ها، مقررات و رویه‌های اقتصادی را در زمان مقتضی قبل از اجرا، از طریق رسانه‌های گروهی به اطلاع عموم برسانند.

رئیس مرکز ملی مطالعات، پایش و بهبود محیط کسب‌وکار افزود: با توجه به اینکه این قانون سال‌هاست تصویب شده، دولت مصمم است آن را اجرایی کند و جدولی تهیه شده است تا در حوزه‌های مختلف تعیین شود، هر موضوع، چه مدت قبل از اجرا اعلام می‌شود.

سیاح ادامه داد: آیین‌نامه ماده ۲۴ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار در کمیسیون اقتصادی دولت تصویب شد و احتمالاً تا هفته سوم آبان برای تأیید نهایی به هیئت وزیران فرستاده می‌شود.

وی تأکید کرد: نبود چنین قانونی باعث غافلگیری فعالان اقتصادی شده و بعضاً رانت و فساد را هم به دنبال داشته است.

این مقام مسئول در وزارت اقتصاد خاطرنشان کرد: متأسفانه شاهد بودیم گاهی اوقات به شکل مشکوکی ناگهان برخی مقررات همچون مجوز صادرات یا واردات آزاد یا ممنوع می‌شد که باعث ایجاد ثروت برای عده‌ای می‌شد و رانت و فساد به همراه داشت. سیاح ادامه داد: در این آیین‌نامه جدولی ۱۵موردی آورده شده است تا دولت در حوزه‌های مختلف اقدامات اقتصادی قبل از اجرا، مقررات را از طریق رسانه‌های گروهی به اطلاع عموم برساند. وی در پایان تأکید کرد: مهم‌ترین هدف این ماده قانونی این است که دولت برای پیش‌بینی‌پذیرکردن اقتصاد و افزایش امنیت سرمایه‌گذاری، خود را محدود کند تا با تغییر ناگهانی مقررات، فعالان اقتصادی را غافلگیر نکند.

پرداخت ۱۵۶هزارمیلیارد تومان برای خرید تضمینی گندم

کشاورزی

وزیر جهاد کشاورزی گفت: در بودجه سال ۱۴۰۲ برای خرید تضمینی گندم در کشور ۱۰۵هزارمیلیارد تومان بودجه مصوب شد که بعد از برداشت این محصول، بهای گندم خریداری شده به ۱۵۶همت رسید.

به گزارش «جوان» به نقل از فارس، محمدعلی نیکبخت در جریان افتتاح گلخانه‌ای در بیجار در جمع خبرنگاران، سیاست جهاد کشاورزی را تولید و معیشت مردم خواند و گفت: دولت، مجلس و دستگاه‌های تأمین منابع مالی باید توجه ویژه‌ای به بخش تولید محصولات کشاورزی داشته باشند.

وی یادآور شد: در بودجه سال ۱۴۰۲ برای خرید تضمینی گندم در کشور ۱۰۵هزارمیلیارد تومان بودجه مصوب شد که بعد از برداشت این محصول، بهای گندم خریداری شده به ۱۵۶همت رسید.

وزیر جهاد کشاورزی اضافه کرد: میزان گندم خریداری‌شده از کشاورزان بیشتر از برآورد انجام شده و سقف منابع مالی درنظر گرفته شده بود و برای نخستین بار در بودجه کشور قانون بودجه اصلاح و این مبلغ به حساب کشاورزان واریز شد.

وی به توجه خاص رئیس‌جمهور به پرداخت مطالبات کشاورزان، پیگیری نمایندگان و تلاش وزارت کشاورزی اشاره کرد و گفت: اولین بار است در بودجه کشور مازاد بر بودجه اتفاق افتاده است.

یادداشت

وحید عظیم‌نیا

پول گندمکاران را آزاد کنید

گویا بنا نیست حاشیه‌های پرداخت مطالبات گندمکاران تمام شود. سال زراعی گذشته با حواشی تعیین قیمت گندم همراه بود. کشاورزان که مستقیماً درگیر کشت گندم با انواع هزینه‌های تحمیلی اعم از هزینه سرسام‌آور تجهیزات کشاورزی ساخت داخل! هزینه نجومی کود، هزینه سنگین برداشت و انتقال گندم و الخ هستند، معتقد بودند با قیمت فعلی، کاشت، داشت و برداشت گندم به‌صرفه‌نیست اما برخی مسئولان ذی‌ربط که ظاهراً به نسخه‌پیچی در پشت میزهای گرم و نرم برای جای‌جای ایران ما عادت کرده‌اند، مخالف سرسنگین اصلاح قیمت گندم بوده‌اند، حتی صدای برخی نمایندگان مجلس هم ره به جایی نبرد و مطالبه بحق کشاورزان همانند دیگر مطالبات‌شان در پستوی تاریک اجرایی بایگانی شد. همین بی‌توجهی‌ها در کنار عوامل محیطی باعث شده بود خرید تضمینی گندم در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ به ترتیب فقط ۴/۵ و ۷/۵میلیون تن باشد و دولت اجباراً ۷میلیون تن گندم وارد کند.

نهایتاً در روزهای منتهی به برداشت گندم، سخنگوی دولت اعلام کرد با پیشنهاد وزارت کشاورزی و تصویب هیئت دولت، قیمت خرید تضمینی گندم ۱۱هزارو۵۰۰ تومان و در کنار آن، هزارو۵۰۰ تومان برای آنچه «بخشی از هزینه‌های کود و بذر» عنوان کرده بودند و ۲هزار تومان نیز به عنوان «جایزه تحویل گندم»، جمعاً ۱۵هزار تومان شد، هر چند طبق قانون، مرجع تعیین قیمت گندم «شورای قیمت‌گذاری محصولات کشاورزی» و نه دولت است، اما همین مصوبه هم به صورت نیم‌بند اجرا شد. از یک سو وعده داده شد مطالبات گندمکاران تا پایان شهریور پرداخت می‌شود اما بلافاصله با صدای موازی و صدالبته متناقض، پایان مهر به عنوان موعد پرداخت مطالبه گندمکاران اعلام شد، اما دولت با لطایف‌الحیلی از عمل به این وعده نیز سر باز زد.

وزیر جهاد کشاورزی ۳۰مهر با اعلام اینکه ۱۰میلیون و۳۵۷هزار تن گندم از کشاورزان ۳۱استان کشور خریداری شده است، مدعی شد: «با واریز ۳۵هزارمیلیارد تومان دیگر و جمع کل ۱۵۶هزارمیلیارد تومان، همه مبلغ گندم خریداری‌شده از کشاورزان از سوی دولت در سال زراعی ۱۴۰۲-۱۴۰۱ پرداخت شد.»

اما آیا واقعیت چیز دیگری بود. طبق اطلاعات موثق، دولت ابتدا قیمت گندم را ۱۱هزارو۵۰۰ تومان محاسبه و پرداخت کرد، این در حالی است که تمام هزینه‌های مترتب بر برداشت گندم بر مبنای قیمت ۱۵هزار تومان به کشاورزان تحمیل شده بود. با پیگیری و مطالبه کنشگران و کشاورزان، دولت اعلام کرد تا پایان مهر بر مبنای قیمت ۱۵هزار تومان، مطالبات گندمکاران را پرداخت می‌کند. پایان مهر نیز که موعد اعلام تسویه مطالبات گندمکاران بود، این مطالبات به حساب آنها واریز شد اما قابل برداشت نبود، یعنی در بانک بلوکه شد.

حال سؤال اساسی این است که بر اساس کدام مجوز اقدام به حبس مطالبات گندمکاران در بانک شده است؟ آیا جریمه دیرکرد آن را خواهد پرداخت؟ بانک مقصد از قبل نگهداری مطالبات بحق گندمکاران، چقدر منتفع خواهد شد؟ آیا این سهم بین گندمکاران توزیع خواهد شد یا سهم نظام بانکی ربوی خواهد شد؟

طبعاً چنین رهیافتی به بی‌اعتمادی مردم منتج می‌شود و ترجیح می‌دهند گندم خود را به جای فروش به دولت به دلالانی بفروشند که سر زمین به صورت نقد مابه‌ازای آن را پرداخت می‌کنند.

نتیجه چنین رویه‌ای نیز مشخص است که به قول رئیس بنیاد ملی گندمکاران «با چالش بزرگی در تأمین ذخایر استراتژیک این کالای اساسی مواجه خواهیم شد.»

به هر روی انتظار می‌رود دولت هرچه سریع‌تر ضمن آزادسازی مطالبات گندمکاران، جریمه دیرکرد مطالبات‌شان را نیز پرداخت کند و اجازه ندهد با رسوب این مطالبات برای نظام بانکی آورده ایجاد شود، چه آنکه نظام بانکی در ارائه تسهیلات به کشاورزان نه تنها همراهی و حمایت ندارند بلکه تا حد ممکن سختگیری و اذیت می‌کنند. امید می‌رود با کشاورزان صادقانه برخورد شود.

خبر

بدهی خارجی دولت کاهش یافت

بر اساس آمار بانک مرکزی، بدهی خارجی دولت در پایان تیرماه امسال نسبت به سال گذشته یک‌میلیارد و ۵۷۶میلیون دلار کاهش یافته است.

به گزارش «جوان» به نقل از صداوسیما، بانک مرکزی آخرین وضعیت بدهی‌های خارجی کشور در پایان تیرماه ۱۴۰۲ را اعلام کرد. بررسی جداول نشان می‌دهد مجموع بدهی خارجی کشور در دوره مذکور ۵میلیارد و ۵۹۷میلیون دلار بود.

بر اساس این گزارش، بدهی میان‌مدت ۳میلیارد و ۹۲۶میلیون دلار و بدهی کوتاه‌مدت یک‌میلیارد و ۶۷۱میلیون دلار ثبت شده است.

همچنین میزان بدهی خارجی کشور بر اساس یورو در مجموع ۵میلیارد و ۳۴میلیون یورو بود که ۳میلیارد و ۵۳۲میلیون یوروی آن میان‌مدت و یک‌میلیارد و ۵۰۳میلیون یوروی آن کوتاه‌مدت است.

بدهی خارجی کشور در تیرماه امسال نسبت به ماه قبل از آن ۳۷۵میلیون دلار کاهش یافت. بدهی خارجی در خردادماه امسال ۵میلیارد و ۹۷۲میلیون دلار و میزان بدهی خارجی کشور در تیر ۱۴۰۱ برابر با ۷میلیارد و ۱۷۳میلیون دلار بود.

سازمان آگهی‌های روزنامه جوان تلفنی آگهی می‌پذیرد
۸۸۵۴۵۴۸۸

شرکت ملی گاز ایران
شرکت گاز استان مرکزی

آگهی فراخوان مناقصه یک مرحله ای نوبت اول (۰۲-۴۶)

کد پایگاه ملی: ۵۳۱۵۷۶۹۷

۱- موضوع مناقصه: احداث ایستگاه TBS شهید سلیمانی (مسکن ملی اراک)
۲- مناقصه گزار: شرکت گاز استان مرکزی
۳- میزان و نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: برابر مصوبه هیئت دولت به شماره ۱۲۳۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ و به مبلغ ۱,۴۷۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال خواهد بود.
۴- پیش پرداخت: پروژه شامل ۲۰ درصد پیش پرداخت مطابق با آئین نامه تضمین می‌باشد.
۵- اسناد ارزیابی کیفی، محل و مهلت دریافت و گشایش پیشنهادها:
■ جهت ارزیابی کیفی این مناقصه شرکت کنندگان موظف می باشند عکس گواهینامه های ایمنی از اداره کار و گواهینامه صلاحیت پیمانکاری در رشته ابنیه را همراه با سایر مدارک خواسته شده در اسناد را برروی "سامانه تدارکات الکترونیک دولت-ستاد" بارگزاری نمایند.
۶- محل دریافت و ارسال اسناد ارزیابی کیفی:
■ محل دریافت و ارسال اسناد ارزیابی، تنها از طریق وب سایت سامانه تدارکات الکترونیک دولت به نشانی www.setadiran.ir "می‌باشد.
■ **مهلت دریافت اسناد:** آخرین مهلت دریافت اسناد در ستاد ایران قابل رویت می‌باشد.
■ **مهلت تحویل اسناد:** آخرین مهلت تحویل اسناد در ستاد ایران قابل رویت می‌باشد.
■ **زمان ارسال مدارک مناقصه:** مناقصه گران ابتدا ارزیابی کیفی شده و پس از کسب حداقل امتیاز لازم در فرآیند ارزیابی کیفی در مراحل بعدی مناقصه شرکت می‌نمایند.
■ **زمان گشایش پاکات:** در اسناد مناقصه ذکر می گردد.
■ رعایت قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور الزامی است.
۷- مبلغ برآوردی و پیشنهادی دستگاه مناقصه گزار: به مبلغ تقریبی ۲۹,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال براساس تحقیق و فهارس بهای سازمان برنامه و بودجه، رسته ساختمان سال ۱۴۰۲ می‌باشد.
۸- شرکت کنندگان در مناقصه می‌بایست دارای کد اقتصادی، شناسه ملی اشخاص حقوقی ایرانی، گواهی امضای الکترونیکی سامانه www.setadiran.ir و کد کاربری پایگاه ملی مناقصات باشند.
■ مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت پایگاه اطلاع رسانی www.shana.ir مراجعه و یا با شماره تلفنهای ۴-۳۲۴۱۲۰۸۱-۰۸۶ امور قراردادهای شرکت گاز استان مرکزی تماس حاصل فرمایند.
■ **تلفکس:** ۳۲۷۷۶۶۶۰-۰۸۶
شناسه آگهی: ۱۵۹۵۲۳۱
روابط عمومی شرکت گاز استان مرکزی