یادداشت

پول طلا کجاست؟

وحید عظیم‌نیا
دبیر گروه اقتصادی

طلا از دیرباز نه‌فقط به‌عنوان یک فلز گرانبها، بلکه به‌عنوان نماد ثروت و پشتوانه اقتصادی در ذهن مردم جای داشته است. امروز هم همین‌طور است. کشوری که در خاکش طلا دارد، به‌طور طبیعی باید در مسیر توسعه اقتصادی‌اش مزیتی قابل اتکا داشته باشد، اما این پرسش جدی در ذهن بسیاری از مردم شکل گرفته است: وقتی معادن طلا در کشور فعالند و استخراج با ظرفیت بالا انجام می‌شود، پول طلا دقیقاً کجاست؟ برای یافتن پاسخ، کافی است نگاهی به یکی از نمونه‌های ملموس بیندازیم. تکاب، شهری در استان آذربایجان‌غربی، دو معدن مهم و شناخته‌شده طلا، زرشوران و آق‌دره را در خود جای داده است. این شهر و معادنش در بسیاری از گزارش‌ها به‌عنوان یکی از قطب‌های طلای غرب آسیا معرفی می‌شوند، اما وقتی پای صحبت مردم یا فعالان اقتصادی محلی بنشینید، تصویر متفاوتی نمایان می‌شود. تکاب فقط یک مثال است. مسئله، فراتر از یک شهر یا یک معدن است. پرسش اساسی این است که منابع معدنی کشور، به‌ویژه طلا، چگونه مدیریت می‌شوند و درآمد حاصل از آن چه جایگاهی در توسعه مناطق معدن‌خیز و اقتصاد ملی دارد؟

کشورمان یکی از کشورهای دارای ذخایر غنی طلا در منطقه است. طبق آمارها حدود ۲۴ معدن طلای فعال در کشور شناسایی شده و در حال بهره‌برداری هستند. معدن زرشوران در نزدیکی تکاب، به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین معادن طلای غرب آسیا شناخته می‌شود. گفته می‌شود تنها این معدن، ظرفیت اکتشاف سالانه شش تن طلا را دارد. معدن آق‌دره هم با ظرفیت کمتر اما سودآوری بالا، سال‌هاست طلا استخراج می‌کند. در شرایطی که قیمت جهانی طلا در سال‌های اخیر روندی صعودی داشته است، استخراج چند تن طلا به‌معنای ورود هزاران میلیارد تومان به چرخه اقتصادی کشور است، اما پرسش مردم شهرهایی مانند تکاب این است که سهم ما از این ثروت چیست؟ در بسیاری از شهرهای دارای معادن، از جمله تکاب، وضعیت اقتصادی مردم نه‌تنها بهبود نیافته بلکه در برخی موارد، نسبت به گذشته نیز ضعیف‌تر شده است. نرخ بیکاری بالاست، زیرساخت‌ها فرسوده‌اند و دسترسی به خدمات اولیه مانند درمان و آموزش در سطح مطلوبی نیست. جوانان برای یافتن کار ناچار به مهاجرت می‌شوند. همه اینها در حالی رخ می‌دهد که روزانه کامیون‌های حامل سنگ طلا از دل کوه خارج می‌شوند، کارخانه‌ها فعالند و گزارش‌های مالی از میلیاردها تومان فروش حکایت دارند. اینجاست که مردم می‌پرسند: اگر این حجم طلا از شهر ما استخراج می‌شود، چرا زندگی ما تغییری نمی‌کند؟ این پول کجاست؟

■ مسیر مبهم پول طلا

طبق قوانین، شرکت‌های بهره‌بردار موظف به پرداخت حقوق دولتی هستند؛ رقمی که باید به خزانه دولت واریز شود و در بودجه سالانه کشور دیده می‌شود، اما مسئله این است که این درآمد به‌صورت متمرکز وارد خزانه می‌شود و لزوماً به منطقه‌ای که طلا از آن استخراج شده بازنمی‌گردد. در واقع، هیچ الزامی وجود ندارد که درصدی از درآمد طلا صرف توسعه همان شهر یا استان شود. نتیجه این است که معادن سودآورند، اما مردم محلی که بار اصلی تبعات زیست‌محیطی و اجتماعی معدن‌کاری را تحمل می‌کنند، هیچ سهمی از سود آن ندارند. نبود شفافیت در مسیر درآمدی معادن، باعث شده افکار عمومی نسبت به سرنوشت واقعی پول طلا بی‌اعتماد شود. در این میان، ساختار توزیع درآمد در کشور هم به گونه‌ای است که به‌سختی می‌توان اثر مستقیم درآمدهای معدنی را در توسعه منطقه‌ای مشاهده کرد. بودجه‌های عمرانی در اغلب موارد یا ناکافی‌اند یا به‌دلیل مشکلات تخصیص، بموقع هزینه نمی‌شوند. از سوی دیگر، برخی از شرکت‌های بهره‌بردار معادن نیز از تعهدات قانونی خود در قبال محیط زیست، کارگران و جامعه محلی شانه خالی می‌کنند.

شرکت‌های معدنی باید ملزم به اجرای برنامه‌های توسعه محلی باشند و بخشی از سود معدن باید صرف ساخت مدارس، مراکز بهداشتی، جاده‌ها و ایجاد شغل نه در قالب مسئولیت اجتماعی بلکه در قالب وظیفه شرکت صرف شود اما اینگونه نیست و شرکت‌های بهره‌بردار معمولاً حداقل‌های قانونی را رعایت می‌کنند و الزامی به سرمایه‌گذاری در شهرهای میزبان ندارند. در شهرهای میزبان معادن طلا، با وجود اینکه معدن طلای فعال دارند، اما هنوز برخی روستاها با کمبود آب، راه دسترسی مناسب و امکانات درمانی روبه‌رو هستند. همین مسئله، نارضایتی عمومی را تشدید کرده و فاصله بین مردم و نظام اقتصادی معدن را بیشتر کرده است.

یکی دیگر از مشکلات مهم در حوزه طلا، نبود زنجیره ارزش افزوده است. بخش عمده‌ای از طلای استخراج‌شده، بدون طی مراحل فرآوری و تولید مصنوعات، به‌صورت خام فروخته می‌شود. در حالی که صنایع پایین‌دستی طلا می‌توانند دهها برابر بیشتر از استخراج، سودآوری و اشتغال ایجاد کنند. برای مثال، اگر به‌جای فروش شمش یا سنگ طلا، روی تولید مصنوعات طلا یا صادرات مصنوعات هنری تمرکز شود، هزاران شغل ایجاد می‌شود و سود کشور افزایش می‌یابد، اما زیرساخت‌های این صنایع در ایران ضعیفند و سرمایه‌گذاری چندانی در این بخش صورت نگرفته است. علاوه بر آن، پیچیدگی‌های صدور مجوز، مالیات‌های سنگین و نوسانات اقتصادی باعث شده است بسیاری از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی تمایلی به حضور در صنایع پایین‌دستی طلا نداشته باشند.

پرسش «پول طلا کجاست؟» فقط یک سؤال ساده نیست، بلکه مطالبه‌ای عقلانی و بحق است. راه‌حل این مسئله نیز نه در توقف استخراج طلا، بلکه در اصلاح ساختار اقتصادی و مدیریتی این حوزه است.

۱. شفافیت اطلاعات: مردم باید بدانند چه مقدار طلا استخراج می‌شود، چه میزان درآمد ایجاد شده و این درآمد کجا خرج می‌شود. انتشار عمومی این اطلاعات، گام اول برای پاسخگویی به افکار عمومی است.

۲. تخصیص بودجه به مناطق معدن‌خیز: بخشی از درآمد هر معدن باید به‌صورت قانونی و مشخص، صرف توسعه همان منطقه شود. این سیاست بعضاً اجرا شده و موفقیت‌آمیز بوده است.

۳. توسعه صنایع پایین‌دستی: باید به‌جای خام‌فروشی، روی فرآوری، تولید مصنوعات طلا و صادرات آنها تمرکز شود. این مسیر، هم درآمد بیشتر و هم اشتغال پایدار ایجاد می‌کند.

۴. تقویت مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها: شرکت‌های بهره‌بردار باید موظف به اجرای پروژه‌های توسعه‌ای برای مردم منطقه باشند. این سرمایه‌گذاری، در بلندمدت به نفع خود شرکت‌ها نیز خواهد بود.

۵. توانمندسازی نیروهای محلی: استخدام و آموزش نیروی انسانی بومی باید به‌عنوان اولویت در طرح‌های معدنی دیده شود. این کار علاوه بر ایجاد شغل، به حفظ هویت اقتصادی منطقه کمک می‌کند.

با نگاهی واقع‌گرایانه، می‌توان گفت مشکل اصلی نه در کمبود منابع، بلکه در نبود نظام حکمرانی شفاف و پاسخگو در حوزه معادن است. اگر حاکمیت منابع طبیعی به‌درستی سازماندهی شود، معادن طلا نه‌تنها باری بر دوش مردم محلی نخواهند بود، بلکه به فرصتی برای توسعه پایدار تبدیل می‌شوند. مردم حق دارند بدانند ثروتی که از دل زمین آنها بیرون کشیده می‌شود، چه نقشی در بهبود زندگی‌شان دارد. در دنیای امروز، اقتصاد منبع‌محور تنها زمانی موفق است که با شفافیت، عدالت اجتماعی و مشارکت عمومی همراه باشد. این مطالبه نه نشانه بی‌اعتمادی، بلکه نشانه بلوغ اجتماعی و اقتصادی است. دولت، بخش خصوصی و نهادهای ناظر باید در این مسیر با یکدیگر همکاری کنند تا طلا از نماد رنج و بی‌عدالتی، به نماد امید، پیشرفت و شکوفایی بدل شود. شهرهایی مثل تکاب، با همه زخم‌هایی که از بی‌توجهی‌ها خورده‌اند، می‌توانند پیشگام اصلاح این مسیر باشند، اگر بخواهیم و عمل کنیم، نه فقط وعده بدهیم.

گزارش یک

بهناز قاسمی

قطعه‌سازان خوش‌اشتها ۲۰همت نقدینگی فوری درخواست کردند!

انجمن قطعه‌سازان: بدهی دو خودروساز بزرگ کشور در حال حاضر معادل ۶۰۰درصد قیمت محصولات‌شان است، یعنی حدود ۲۵برابر سرمایه پایه آن شرکت‌ها که در مقایسه با پارسال نیز افزایش یافته است. اگر دولت از قطعه‌سازان حمایت نکند به تعطیلی کشیده می‌شویم

رضا دهشیری | جوان

قطعه‌سازان بار دیگر مشکلات مالی بنگاه‌های تحت مدیریت و مطالبات‌شان از خودروسازان را در بوق و کرنا کردند تا شاید سهم خوبی از بسته‌های حمایتی دولت از صنعت نصیب‌شان شود. این اولین بار نیست که قطعه‌سازان دولت را تهدید به تعطیلی بنگاه‌های تولیدی می‌کنند. آنها از یک سو درخواست ۲۰هزارمیلیارد تومان نقدینگی فوری را از دولت دارند و از سوی دیگر فریز سه‌ماهه بدهی‌های دولتی را خواستارند و می‌گویند: دولت بدهی‌های صنعت قطعه‌سازی به نهادهایی نظیر مالیات و تأمین اجتماعی را به مدت سه ماه فریز کند تا بتوانیم برای مدتی تنفس داشته باشیم و نقدینگی‌مان را مدیریت کنیم. اصل بدهی هم برای سه ماه فریز شود، بعد از آن، حتی جریمه‌اش را پرداخت می‌کنیم.

اعضای انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور در یک نشست خبری طبق روال گذشته از بدهی‌های بالای خودروسازان به این صنعت سخن گفتند و با اذعان به قدیمی بودن و کهنه بودن ماشین‌آلات این صنعت تأکید کردند که توان تولیدشان کاهش یافته است و در آستانه تعطیلی هستند. این اولین بار نیست که اعضای این انجمن چنین ادعایی کرده‌اند. مرور اخبار مرتبط با قطعه‌سازان در چهار سال اخیر مملو از تیترهای «تعطیلی یا در آستانه تعطیلی واحدهای تولید قطعه است.» اینکه دولت باید از تولیدکنندگان در تمام بخش‌ها و رشته‌ها حمایت کند، امری غیرقابل انکار است. صنعت قطعه ایران مانند صنعت خودرو، قدمت دیرینه دارد اما بعد از چندین دهه هنوز وابسته به خودروسازان است و نتوانسته با گسترش بازارهای صادراتی رشد کند. آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه با اشاره به وضع صنعت خودرو و قطعه‌سازی گفت: تجهیزات و زیرساخت‌های این صنعت به‌شدت فرسوده و عقب‌مانده‌اند. با وجود این شرایط، ظرفیت تولید صنعت قطعه‌سازی کشور همچنان ۲میلیون و ۲۰۰هزار دستگاه خودرو در سال است، در حالی که ظرفیت خودروسازی فعلی تنها یک‌میلیون و ۷۰۰هزار دستگاه خودرو در سال است.

وی بدون اشاره به میزان صادرات و بازارهای صادراتی این صنعت تأکید کرد: نباید این وضعیت به‌عنوان پیشرفت تلقی شود، بلکه نشان‌دهنده پسرفت است. برای رسیدن به هدف تولید ۳میلیون دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۴، باید سرمایه‌گذاری‌های لازم زودتر انجام می‌شد که متأسفانه به دلیل شرایط اقتصادی، این اتفاق نیفتاده است.

■ انجمن در نقش سخنگوی خودروسازان

دبیر انجمن قطعه‌سازان به منظور برجسته کردن میزان مطالبات‌شان از صنعت خودروی کشور، با انتقاد از قیمت‌گذاری دستوری خودرو و ناتوانی خودروسازان در پرداخت معوقات قطعه‌سازان افزود: هنوز مشخص نیست قیمت نهایی خودروها چگونه و از سوی چه نهادی به ایران‌خودرو و سایپا ابلاغ خواهد شد. گرچه سایپا قیمت‌های پیشنهادی را طبق تأیید وزارت صمت اعلام کرده است، اما اختلافاتی در این زمینه وجود دارد. به گفته وی، در حال حاضر زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور به ۲۸۰هزارمیلیارد تومان رسیده و شکاف بازار (تفاوت قیمت بازار و کارخانه) به حدود ۶۰۰هزارمیلیارد تومان بالغ شده است که این رقم هر روز بیشتر می‌شود.

این فعال صنفی گفت: بخش زیادی از مطالبات زنجیره تأمین، به‌ویژه قطعه‌سازان، هنوز تسویه نشده و متأسفانه بدهی خودروسازان خصوصی به ۱۵۰هزارمیلیارد تومان رسیده است. از مجموع بدهی‌های قطعه‌سازان نیز حدود ۵۵هزارمیلیارد تومان (۵۵همت) تعیین تکلیف نشده که بخش عمده آن مربوط به خودروسازان خصوصی است. محبی‌نژاد با بیان اینکه توان پرداخت بدهی در برخی خودروسازان وجود ندارد، گفت: در حال حاضر، بخش عمده تأمین مالی از طریق اوراق، چک‌های مدت‌دار و روش‌های زنجیره‌ای صورت می‌گیرد. جالب است بدانید که حتی برخی از چک‌های خودروسازان، به‌ویژه خودروسازان خصوصی، برگشت می‌خورند. وی افزود: بدهی دو خودروساز بزرگ کشور در حال حاضر معادل ۶۰۰درصد قیمت محصولاتش است، یعنی حدود ۲۵برابر سرمایه پایه آن شرکت که در مقایسه با پارسال نیز افزایش یافته و کاهش نیافته است، این وضع در شرایطی به وجود آمده که هیچ فرصت واقعی در بازار وجود نداشته است.

دبیر انجمن قطعه‌سازان با اشاره به تأثیر تحریم‌ها بر صنعت خودرو گفت: ما در دو دوره تحریمی گذشته شرایط دشواری را پشت سر گذاشته‌ایم، اما وضع فعلی از نظر ساختاری نگران‌کننده‌تر است. در خردادماه سال جاری، تولید خودرو در کشور در مقایسه با خرداد سال گذشته کاهش داشته و تولید خودروهای سواری با کاهش ۴۰درصدی روبه‌رو شده است. این کاهش در مجموع سه‌ماهه ابتدایی سال نیز به حدود ۱۵درصد رسیده است. محبی‌نژاد با اشاره به تعطیلات گسترده و مشکلات تولید در خردادماه افزود: با وجود این شرایط، اگر تصمیمات درست اتخاذ شود، می‌توان وضعیت را جبران کرد، با این حال آمار فعلی نشان می‌دهد شکاف مالی صنعت (تفاوت وقیمت کارخانه و بازار) به ۶۰۰هزارمیلیارد تومان رسیده که دلیل عمده آن قیمت‌گذاری دستوری و نبود نقدینگی در بازار است. وی ادامه داد: هم‌اکنون عرضه در بازار وجود دارد، اما تقاضای واقعی وجود ندارد و این موضوع به دلیل کاهش توان خرید مردم است. کاهش گردش مالی در بازار به معنای رکود است، نه بهبود وضعیت. برخلاف تصور عمومی، پایین بودن تقاضا نشان‌دهنده بحران در بازار خودرو است. دبیر انجمن قطعه‌سازان همچنین گفت: مواد اولیه صنعت خودرو عمدتاً داخلی هستند و به‌جز برخی اقلام خاص، وابستگی زیادی به واردات ندارند، اما با این حال افزایش قیمت نهاده‌های تولید و تورم، باعث کاهش شدید قدرت خرید مردم شده است.

محبی‌نژاد به نظام توزیع و رانت موجود در بازار خودرو اشاره کرد و افزود: در حال حاضر، بسیاری از مردم قادر به خرید خودرو با قیمت‌های کارخانه‌ای نیستند و مجبورند از بازار آزاد و با قیمت‌هایی بالاتر از نرخ دلار خودرو تهیه کنند، این در حالی است که واسطه‌ها و کسانی که از قرعه‌کشی خودرو بهره‌مند می‌شوند، از این تفاوت قیمت سود می‌برند. وی اضافه کرد: بیش از ۵۰درصد جمعیت کشور را جوانان تشکیل می‌دهند و از هر خانواده دارای فرزند دوم به بالا، عملاً نیمی از جمعیت مشمول بحران تأمین خودرو هستند، همچنین ۲۰درصد از نیاز بازار مربوط به خودروهای فرسوده است. در چنین شرایطی، اگر تدابیر جدی اتخاذ نشود، بحران بازار خودرو و قطعه‌سازی در کشور تشدید خواهد شد. دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور در ادامه ضمن نمایش فاکتورهایی از فروش خودروهای تولید داخل گفت: در یک فاکتور مربوط به خودرویی با قیمت جلوی در کارخانه ۶۴۸میلیون تومان، مصرف‌کننده مجبور به پرداخت یک‌میلیارد و ۴۰میلیون تومان در بازار آزاد شده است، یعنی ۶۰درصد گران‌تر! این اختلاف ۶۰درصدی، ۴۰درصد به جیب دلالان و ۲۰درصد به دولت، بیمه، مالیات و عوارض می‌رود. محبی‌نژاد ضمن تأکید بر هزینه‌های مالی پنهان در قیمت خودرو افزود: در یکی از خودروسازان هزینه مالی تولید حدود ۶درصد و در زنجیره تأمین هم حدود همین مقدار است، در حقیقت مجموعاً ۱۲درصد. این عدد در خودروساز دیگر به بیش از ۲۰درصد می‌رسد. بانک‌ها نیز از این وضع بی‌نصیب نیستند و حدود ۲۵درصد از قیمت تمام‌شده خودرو را از محل بهره بانکی برداشت می‌کنند. صراحتاً می‌توان گفت که بهره ۲۳درصد در واقع یک شوخی است و بهره مؤثر ۳۵ تا ۴۰درصدی در اقتصاد کشور، نفس صنعت را بریده است.

■ درخواست قطعه‌سازان: ۲۰هزارمیلیارد تومان نقدینگی فوری

این عضو هیئت مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودروی کشور ضمن اشاره به نشست‌های مشترک انجمن‌های قطعه‌سازی در آغاز جنگ اخیر گفت: از همان ابتدا به وزیر اعلام کردیم که دست‌کم ۲۰هزارمیلیارد تومان پول نقد باید فوراً به زنجیره تأمین تزریق شود. در غیر این‌صورت، تیراژ تولید روزبه‌روز نزولی خواهد شد. در روزهای اخیر دیگر شاهد فاکتور شدن کالا در راه نیستیم، اگر این نقدینگی تأمین نشود، تبعات آن گسترده خواهد بود و مواردی همچون ریزش نیروی انسانی، کاهش تیراژ تولید و افزایش مجدد شکاف بازار را در پی خواهد داشت.

■ سهم ناچیز صنعت از بسته‌های حمایتی

دبیر انجمن صنایع همگن ضمن انتقاد از حذف ابعاد مالی بسته‌های حمایتی برای صنایع گفت: از بسته ۳۴بندی مصوب، تقریباً هیچ‌کدام از بندهایی که بار مالی برای صنعت داشت، اجرایی نشده است. تنها بند یک آن باقی مانده است که آن هم به چند صنعت خاص مربوط می‌شود. وی ضمن اشاره به اینکه صنعت قطعه‌سازی در حال ورود مجدد به دوران تعدیل نیرو است، افزود: سال‌ها بود که تعدیل نیرو نداشتیم، اما امروز دوباره با آن مواجه شده‌ایم. اگر نقدینگی تزریق نشود و تکلیف بدهی‌های دولت، بیمه و دارایی مشخص نشود، این وضعیت تشدید خواهد شد. ما هشدار داده‌ایم و اکنون منتظر عمل هستیم.

■ دو مطالبه فوری برای نجات صنعت

محبی‌نژاد در جمع‌بندی دو درخواست اصلی و دارای فوریت صنعت قطعه‌سازی، ضمن تأکید بر بحرانی بودن وضعیت صنعت قطعه‌سازی کشور، خطاب به دولت و تصمیم‌گیران اقتصادی کشور گفت: تزریق مستقیم ۲۰هزارمیلیارد تومان نقدینگی به زنجیره تأمین اولین درخواست جدی ماست. وی ضمن تأکید بر نیاز فوری به پول نقد واقعی و بدون واسطه افزود: ما به تزریق ۲۰هزارمیلیارد تومان پول نقد سبز، یعنی نقدینگی واقعی و قابل خرج نیاز داریم. نه اینکه اعلام شود فلان میزان به خودروساز اختصاص یافته، ولی در نهایت سهمی به زنجیره تأمین نرسد. در بسیاری از موارد، مشخص نیست از اعتبارات تخصیص‌یافته به خودروساز، چه مقدار به قطعه‌ساز می‌رسد. ما به‌طور مشخص ۲۰هزارمیلیارد تومان در خود زنجیره تأمین نیاز داریم، نه از طریق واسطه. این عضو هیئت مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه ادامه داد: درخواست دوم ما فریز سه‌ماهه بدهی‌های دولتی برای تنفس صنعت است، دولت بدهی‌های صنعت قطعه‌سازی به نهادهایی نظیر مالیات و تأمین اجتماعی را به مدت سه ماه فریز کند تا بتوانیم برای مدتی تنفس داشته باشیم و نقدینگی‌مان را مدیریت کنیم. اصل بدهی هم برای سه ماه فریز شود، بعد از آن، حتی جریمه‌اش را پرداخت می‌کنیم. محبی‌نژاد گفت: تا این دو مطالبه محقق نشود، امکان ورود به بررسی سایر بندهای بسته حمایتی وجود ندارد. بسیاری از استان‌ها اصلاً خبر ندارند بسته ابلاغ شده است یا خیر. فعلاً این دو خواسته اصلی ماست، بعد اگر برآورده نشد، درباره تبعات ناترازی در زنجیره تأمین، انباشت مواد اولیه داخلی و سایر مسائل صحبت خواهیم کرد.

گزارش ۲

افزایش بی‌ضابطه قیمت لبنیات

در شرایطی که دولت دستور داده قیمت‌ها باید به قبل از آغاز جنگ تحمیلی بازگردد، تولیدکنندگان تمکین نمی‌کنند و ساز خود را می‌زنند

تسلیم وزارت جهاد کشاورزی در مقابل زیاده‌خواهی دامپروران و موافقت با افزایش قیمت شیرخام از ۱۸ به ۲۳هزار و ۹۷۰ تومان، موج جدیدی از گرانی لبنیات را به سفره مردم تحمیل کرد و این روند گرانی در ایام جنگ تحمیلی رژیم‌صهیونیستی به اوج خود رسید و اکنون در پساجنگ، روند افزایش قیمت لبنیات متوقف نشده است.

دولت از ابتدای سال جاری با هدف حفظ قدرت خرید مردم و کنترل تورم، تلاش کرده است قیمت مواد غذایی و کالاهای اساسی سبد معیشت خانوارها را ثابت نگه دارد، با این حال دامداران به‌عنوان یکی از گروه‌های کلیدی زنجیره تولید، خواستار افزایش قیمت شیرخام بودند و این مطالبه، چالش جدیدی پیش روی سیاست‌های تنظیم بازار ایجاد کرد.

وزارت جهاد کشاورزی، بدون توجه کافی به تبعات تورمی این تصمیم و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان، در اوایل خرداد ماه با پیشنهاد قیمت ۲۳هزار و ۹۷۰ تومان برای هر کیلوگرم شیرخام موافقت کرد و این نرخ برای تصویب نهایی به ستاد تنظیم بازار ارجاع شد.

شیر، ماست، پنیر و دوغ، همگی در کمتر از چند هفته، با برچسب‌های قیمتی جدید و سنگین‌تری روانه بازار شدند؛ افزایش‌هایی که در مواردی تا بیش از ۳۰درصد بوده‌اند و بار آن مستقیماً بر دوش خانوارها نشسته است. افزایش قیمت‌ها در حوزه لبنیات، باعث ایجاد وضعیتی آشفته در بازار شده است.

فعالان صنفی از نبود مدیریت منسجم و تصمیم‌گیری شفاف گلایه دارند و معتقدند فقدان نظارت مؤثر، به سودجویی برخی تولیدکنندگان و بی‌ثباتی قیمتی دامن زده است. در این میان برخی فعالان صنعت لبنی هم به بهانه تعیین قیمت به روش عرضه و تقاضایی، قیمت‌ها را سلیقه‌ای افزایش داده‌اند که به نسبت میزان رشد قیمت شیرخام همخوانی ندارد و به مراتب بالاتر است.

به گفته کارشناسان، سیاست دولت برای حمایت از دامداران با افزایش نرخ خرید شیرخام، اگرچه در ظاهر با نیت حمایت از تولیدکننده انجام شد، اما در عمل به دلیل ناهماهنگی و نبود سیاست جبرانی برای مصرف‌کننده، نتیجه‌ای جز فشار بیشتر بر مردم نداشته است.

آمارهای رسمی نشان می‌دهند در همین مدت کوتاه، لبنیات از جمله ماست، شیر و پنیر بین ۱۵ تا ۳۰درصد گران‌تر شده‌اند؛ کالاهایی که سهم قابل توجهی در سبد غذایی خانواده‌های ایرانی دارند و حذف یا کاهش مصرف آنها می‌تواند مستقیماً سلامت عمومی را تحت تأثیر قرار دهد.

در این میان، اظهارات برخی مسئولان نیز نتوانسته است به بهبود وضعیت بازار یا اقناع افکار عمومی کمک کند. محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور با تأکید بر بازگشت قیمت‌ها به سطح پیش از «جنگ ۱۲روزه» گفته است: «قیمت‌ها باید تعدیل شوند.»

اما این سخنان در شرایطی مطرح می‌شود که در حوزه لبنیات به غیر از چهار قلم کالای یارانه‌ای بقیه به صورت عرضه و تقاضایی قیمت‌گذاری می‌شوند و خارج از قیمت‌گذاری دستوری هستند.

بسیاری از کارشناسان معتقدند صحبت‌های معاون اول رئیس‌جمهور درباره قیمت تنها می‌تواند درباره کالاهایی که به آنها یارانه تعلق می‌گیرد مصداق داشته باشد، دولت اگر می‌خواهد قیمت‌ها فروکش کند، باید حمایت از تولید و افزایش عرضه را پیگیری کند.

اکنون لبنیات در مسیر تبدیل شدن به یک کالای نیمه‌لوکس قرار گرفته است؛ کالایی که پیش از این، سهمی ثابت در سفره ایرانی داشت، اما حالا برخی خانواده‌ها یا ناگزیر به کاهش مصرف آن شده‌اند یا از خرید برخی اقلام لبنی صرف‌نظر می‌کنند. در چنین شرایطی، نبود برنامه‌ریزی و پاسخگویی روشن از سوی نهادهای مسئول، بار دیگر این پرسش را مطرح می‌کند: آیا سلامت و معیشت مردم، همچنان در اولویت سیاستگذاری‌ها قرار دارد؟

■ صنایع لبنی ساز خود را می‌زنند

در حالی که قیمت مصوب جدید شیرخام از سوی کارخانه‌های صنایع لبنی به رسمیت شناخته نمی‌شود و دامداران نمی‌توانند محصول خود را به نرخ ۲۳هزار تومان به فروش برسانند، برخی برندهای لبنی بدون داشتن مصوبه قانونی، اقدام به افزایش قیمت محصولات خود کرده‌اند.

مجتبی عالی، مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های کشاورزی دامداران ایران در گفت‌وگو با تسنیم در این خصوص می‌گوید: با وجود افزایش رسمی قیمت شیرخام و همچنین افزایش قیمت لبنیات در بازار، صنایع لبنی حاضر به خرید شیرخام با نرخ جدید نیستند. بر این اساس، در حالی که کارخانه‌های لبنی از پذیرش نرخ مصوب شیرخام امتناع می‌کنند، شاهد افزایش غیررسمی و غیرقانونی قیمت لبنیات هستیم؛ موضوعی که به سودجویی برخی متخلفان و ایجاد نابسامانی در بازار منجر شده است.

■ وزارت جهاد کشاورزی: مصوبه‌ای برای افزایش قیمت لبنیات نداریم

همچنین مجید حسنی‌مقدم، سرپرست دفتر بازرگانی داخلی و تنظیم بازار معاونت توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی می‌گوید: هیچ‌گونه مصوبه‌ای برای افزایش قیمت لبنیات صادر نشده و تنها افزایش مصوب، مربوط به رشد ۲۷درصدی قیمت شیرخام بوده است.

وی تأکید می‌کند: در صورت تصویب افزایش قیمت محصولات لبنی، نرخ‌ها به‌صورت رسمی از سوی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان اعلام خواهد شد.

به نظر می‌رسد دستگاه‌های نظارتی از جمله وزارت جهاد کشاورزی و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و تعزیرات حکومتی توجه بیشتری به این موضوع و حل و فصل گره‌های موجود در بازار محصولات لبنی و شیرخام و جلوگیری از گران‌فروشی‌ها و تضییع حقوق دامداران داشته باشند.

خبر

۲۰برنامه وزارت کار برای نجات صندوق‌های بازنشستگی

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی با اشاره به بحران ناترازی در صندوق‌های بازنشستگی که به گفته او یکی از بزرگ‌ترین بحران‌های جهانی در حوزه رفاه است، اعلام کرد سازمان تأمین اجتماعی ۲۰ برنامه عملیاتی برای مقابله با این وضعیت طراحی کرده است.

به گزارش مرکز روابط عمومی و امور بین‌الملل وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، «احمد میدری» در آیین تجلیل از خدمات کارکنان وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در جنگ تحمیلی رژیم‌صهیونیستی که با حضور رئیس‌جمهور برگزار شد با تأکید بر تفاوت وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی با دیگر نهادها در حوزه مأموریت‌های آن اظهار کرد: ما در این وزارتخانه، هر جا که هستیم، در حال انجام وظیفه‌ایم؛ از مددکاران بهزیستی گرفته تا مدیران شرکت‌های بزرگ اقتصادی زیرمجموعه. در دوران جنگ نیز این رویکرد حفظ شد. همه ظرفیت‌های شرکت‌هایی مانند شیر پگاه، کشتیرانی، داروسازی‌ها و دیگر مجموعه‌ها بسیج شدند تا در خدمت مردم باشند. وی با اشاره به بحران ناترازی در صندوق‌های بازنشستگی که به گفته او یکی از بزرگ‌ترین بحران‌های جهانی در حوزه رفاه است، اعلام کرد که سازمان تأمین اجتماعی ۲۰برنامه عملیاتی برای مقابله با این وضعیت طراحی کرده است. به گفته او، افزایش امید به زندگی در جهان به‌ویژه در دهه‌های اخیر، ساختار سنتی صندوق‌ها را دچار مشکل کرده و چالش‌های مشابهی در همه کشورها به چشم می‌خورد. وزیر تعاون همچنین خبر داد که این ۲۰برنامه به‌صورت تفصیلی در جلسات جداگانه‌ای برای رئیس‌جمهور ارائه خواهد شد.

آگهی مناقصه عمومی

شناسه آگهی: ۱۹۶۳۷۱۴ | نوبت اول

شرکت برق منطقه‌ای آذربایجان

شرکت برق منطقه‌ای آذربایجان در نظر دارد تهیه و تامین و حمل و تخلیه کابلهای فشار متوسط و ضعیف پستهای انتقال و فوق توزیع به صورت یک مرحله‌ای توام با ارزیابی کیفی را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به شماره فراخوان ۲۰۰۴۰۰۱۱۱۹۰۰۰۰۲۳ به آدرس الکترونیکی www.setadiran.ir برگزار نماید.

■ **مبلغ تضمین شرکت در مناقصه:** ۳۲,۵۸۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال به حروف (سی و دو میلیارد و پانصد و هشتاد میلیون ریال) به صورت ضمانتنامه بانکی و یا واریز نقدی به حساب سیبا به شماره IR۱۱۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۰۶۴۰۷۱۴۴۴۸۰ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران به نام شرکت برق منطقه ای آذربایجان.

جدول زمانی انجام مناقصه	
شروع فروش اسناد	از ساعت ۸ مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۲۸
مهلت دریافت اسناد	تا ساعت ۱۹ مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۰۱
مهلت بارگذاری پیشنهادات در سامانه ستاد	تا ساعت ۸/۳۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۱۸
بازگشایی پاکات	ساعت ۹ مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۱۸

■ جهت اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس ۴۱۹۳۴-۰۲۱

■ جهت اخذ اطلاعات بیشتر به سایتهای زیر مراجعه و یا با شماره تلفن ۳۱۰۷۳۲۳۰-۰۴۱ تماس حاصل فرمایند.

www.setadiran.ir www.azrec.co.ir www.Iets.mporg.ir www.tavanir.org.ir

روابط عمومی شرکت برق منطقه ای آذربایجان