عدالت مزدی با «فقط افزایش حق مسکن» محقق نمی‌شود

رئیس کمیته دستمزد شـورای‌عالی کار در واکنش به برگزاری جلسه شورای‌عالی کار برای حق مسـکن عنوان کرد: حق مسـکن ترمیم مزد نیست؛ چراکه بخش قابل‌توجهی از کارگران در بنگاه‌های کوچك، فقـط پایه حقوق دریافت می‌کنند و مزایای شغلی نمی‌گیرند.

فرامرز توفیقی به تسنیم، گفت: اگر قرار است بحث عدالت را با ورود به یك بحث بی‌عدالت مطرح کنند، نمایندگان کارگران ایـن مصوبه را هم امضا نخواهند کرد. نمایندگان کارگران سال‌های زیادی است نسـبت به نادیده گرفته شدن حق و حقوق‌شان اعتراض دارند.

توفیقی بیان کرد: همواره به بهانه‌های مختلف به دنبال سـرکوب مزدی کارگران بوده‌اند. تا کی می‌خواهند این راه را ادامه دهند. اگر قرار باشـد هر سـاله بحث دستمزد به مسائلی مانند تورم، کرونا، هدفمندی و... گره بخورد، تبعات بسیاری خواهد داشت.

بخشی از هزینه تمام‌شده تولید خودرو مربوط به اقساط وام‌های دریافتی خودروسازان است

۷۲ کارشناس اقتصادی در نامه‌ای به رئیس جمهور خواستار اصلاح شیوه فعالیت خودروسازان شدند

ارزان سازی خودرو با بورس

گروه اقتصاد

هفتاد و دو نفر از منتخبان دوره یازدهم مجلس، اعضای هیات علـمی دانـشـگـاه و مـتـخـصـصـان عـلـوم اقتصادی در نامه ای به رئیس جمهور خواستار عرضه فوری سهام شرکت های زیرمجموعه سایپا و ایران خودرو در بورس شدند.

به گفته ایـن کـارشـنـاسـان، رد و بـدل شـدن سهام سایپا و ایران‌خودرو بین شرکت‌های زیرمجموعه آنها به جای خصوصی‌سازی واقعی، یکی از دلایل زیان‌دهی این دو شرکت است. اگر این دو خودروسازی بزرگ کشور، سهام فعلی خود را به طور واقعی در بورس برای خرید مردم عرضه کنند، مبلغ قابل‌توجهی به دست خواهند آورد که با آن هم بدهی‌هایشان را به قطعه‌سازان و هم اقساط وام‌ها را می‌پردازند که قطعا موجب کاهش هزینه‌های جاری آنها خواهد شد.

در نامـه ۷۲ کارشـنـاس اقـتـصـادی خطاب به رئیس جمهور آمده است: سال‌هاست که دو خودروساز بزرگ کشور، سایپا و ایران‌خودرو، به دلیل پرداخت هزینه‌های گزاف مالی با زیان سنگین مواجه هستند. آنچه بیشتر جلب توجه می‌کند آن است که بخش قابل‌توجهی از بدهی‌ها و هزینه‌های مالی شرکت سایپا، مربوط به خرید سهام سایپا توسط شرکت‌های زیرمجموعه خود در سنوات گذشته پدید آمده است به گونه‌ای که براساس صورت‌های مالی تلفیقی سال ۹۷ آن شرکت کل هزینه‌های مالی بالغ بر ۴۰ هزار میلیارد ریال است که در سال ۹۸ به بیش از ۵۰هزار میلیارد ریال خواهد رسید.

از طرفی بـراسـاس مـاده ۲۸ دسـتورالعـمل حاکمیت شرکتی شرکت‌های پذیرفته‌شده در بورس اوراق بهادار تهران و فرابورس ایران، شرکت‌ها نمی‌توانند تملك سهام شرکت اصلی خود را داشته باشند و شرکت‌هایی که سهام شرکت اصلی خود را در تملك دارند، باید، سهام خود را واگذار کنند، این در حالی است که شرکت سایپا از طریق شرکت‌های سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا، پیشگامان بازرگانی ستاره تابان، گروه سرمایه‌گذاری سایپا، تجارت الکترونیك خودرو تابان، تولیدی موتور گیربکس و اکسل سایپا و سرمایه‌گذاری و توسعه صنعتی نیوان ابتکار که خود مدیریت آنها را برعهده دارد، حدود۴۵/۶ درصد سهام خود را در اختیار دارد که مغایر با اصول حاکمیت شرکتی است. همچنین تملك ۲۷ درصدی سهام توسط شرکت‌های گروه صنعتی رنا و گروه سرمایه‌گذاری سایپا مغایر با مفاد ماده ۲۸ دستورالعمل مذکور است. اکنون که نماد شرکت سایپا بعد از ثبت افزایش سرمایه، در تاریخ ۱۳۹۹/۲/۲۲ با تقاضای خرید بیش از هزار میلیارد تومانی و با رشد بیش از صددرصدی قیمت بازگشایی شده است و صرفا ۳۱ میلیارد تومان از تقاضای مذکور عرضه گردیده است، لازم است که سهام مذکور توسط شرکت‌های تابعه سایپا به عموم عرضه گردد تا علاوه‌بر رعایت قوانین و مقررات، بخشی از نیازهای مالی مجموعه از این طریق تأمین مالی گردد. در صورت عرضه سهام، با در نظر گرفتن قیمت فعلی تابلوی سهم (نـه قیمت بلوك مدیریتی)، حداقل ۱۱۰ هزار میلیارد ریال وجوه نقد حاصل خواهد شد که به کمك آن می‌توان بخش عمده تسهیلات مالی ۱۳۰ هزار میلیارد ریالی شرکت سایپا و شرکت‌های تابعه آن را بازپرداخت و با کاهش هزینه‌های مالی قیمت تمام‌شده خودرو را کاهش داد.

این مـوارد درخصوص شرکت ایران‌خودرو که نماد آن فعلا بسته است و به‌زودی بازگشایی خواهد شد نیز صادق است و در زمان بازگشایی لازم است مورد توجه قرار گیرد. خواهشمند است دستور فرمایید این موضوع هرچه سریع‌تر توسط رئیس محترم سازمان گسترش و نوسازی صنایع که اکثریت هیات‌مدیره این دو شرکت توسط ایشان منصوب می‌گردد پیگیری شو.

بهترین فرصت برای واگذاری سهام

علـی رئـیـس‌زاده، دربـاره عـلـت نـامـه‌نـگـاری ۷۲اقتصاددان به رئیس جمهور برای حل مشکل خودروسازان توضیح داد: سایپا و شرکت‌های تابعه آن که اغلب قطعه‌ساز هستند سالانه ۵۰۰۰ میلیارد تومان هزینه مالی (اقساط وام‌های بانکی) پرداخت می‌کنند که از طریق واگذاری سهام شرکت‌های زیرمجموعه سایپا در بورس علاوه بر تأمین مالی مناسب می‌توان هزینه مالی شرکت را به میزان قابل توجهی کاهش داد.

وی افزود: در سال‌های گذشته مدیران وقت این شرکت باتوجه به خلأهای قانونی موجود، نسبت به خرید حدود ۴۵ درصد سهام سایپا توسط شرکت‌های تابعه خود از جمله سرمایه‌گذاری سایپا و سرمایه‌گذاری رنا اقدام کردند که عمده منابع آن از محل تسهیلات بانکی تأمین و هزینه‌های مالی سنگینی به شرکت تحمیل شد، به گونه‌ای که مدیرعامل سابق این شرکت طی مصاحبه‌ای، خرید این سهام را موجب افزایش ۱۲ درصدی قیمت تمام‌شده خودرو دانست.

این تحلیلگر مسائل اقتصادی تاکید کرد: خرید سهام سایپا توسط زیرمجموعه‌ها علاوه بر ایجاد مشکلات مالی، مشکلاتی از جنبه حاکمیت شرکتی برای این شرکت ایجاد کرده است، به گونه‌ای که سه عضو از پنج عضو هیات مدیره سایپا و در نتیجه مدیرعامل این شرکت، توسط شرکت‌های تابعه انتخاب می‌شوند و مدیران عامل شرکت‌های تابعه نیز توسط مدیرعامل سایپا منصوب می‌گردند که این موجب ایجاد دور باطل و نقض اصول حاکمیت شرکتی می‌شود. به گونه‌ای که مدیرعامل سایپا باید به مجمع خود متشکل از سهامدارانی که عمدتا شرکت‌های تابعه هستند، پاسخگو باشد؛ سهامدارانی که مدیران آنها توسط خود او منصوب شده‌اند!

رئیس‌زاده ادامه داد: لذا این موضوع همواره مورد انتقاد کارشناسان بوده اما تاکنون با این بهانه که امکان فروش سهام شرکت فراهم نیست و خریداری برای آن وجود ندارد، مدیران شرکت از عرضه سهام در تملک شرکت‌های تابعه خودداری کرده‌اند. اکنون که نماد شرکت سایپا با رشد بیش از صددرصدی قیمت و با بیش از هزار میلیارد تومان تقاضای خرید در بورس بازگشایی شده است، فرصت مناسبی به‌وجودآمده تا ضمن واگذاری این سهام، علاوه بر حل مشکلات مربوط به سهامداری این شرکت ، بخشی از مشکلات مالی این شرکت رفع شود؛ لذا به اتفاق جمعی از کارشناسان اقتصادی بر آن شدیم تا با ارسال نامه‌ای به رئیس جمهور از ایشان بخواهیم با توجه به تقاضای خریدی که در مورد سهام شرکت‌های خودروسازی در بورس وجود دارد، به مسؤولان ذی‌ربط دستور دهند نسبت به واگذاری سهام متعلق به شرکت‌های تابعه آنها هر چه زودتر اقدام شود.

۵۰۰۰ میلیارد تومان هزینه مالی سایپا (پرداخت اقساط بانکی) در سال ۹۸

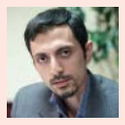
۱۳ هزار میلیارد تومان تسهیلات بانکی دریافتی سایپا و شرکت‌های تابعه

۱۰۰۰ میلیارد تومان تقاضای خرید برای سهام سایپا در بورس فقط در یک روز

۳۱ میلیارد تومان سهام عرضه‌شده سایپا در بورس در روزهای اخیر

۱۱هزار میلیارد تومان امکان کسب درآمد با عرضه سهام سایپا در بورس

پیشنهاد برای کاهش قیمت تمام‌شده خودرو



میثم پیله‌فروش از امضاکنندگان نامه ۷۲ اقتصاددان به رئیس‌جمهور برای حل بحران شرکت‌های خودروسازی، در تشریح این نامه گفت: در سال‌های اخیر با این پدیده مواجه هستیم که خودروساز، خودرو را پایین‌تر از قیمت تمام‌شده به مشتری تحویل می‌دهد و این موضوع یک لطف از سوی خودروساز تلقی می‌شود، اما وقتی قیمت تمام‌شده مورد بررسی قرار می‌گیرد به ابعادی می‌رسیم که نشان می‌دهد کارخانجات خودروسازی ایران کارایی بالایی ندارند. این کارشناس اقتصادی با بیان این‌که تسهیلات جزو هزینه‌های شرکت محسوب می‌شود، افزود: بررسی قیمت تمام‌شده بالای خودرو نشان می‌دهد بخشی از هزینه‌های جاری خودروسازان بابت دریافت تسهیلات از شبکه بانکی است که باید اصل و فرع آن را بپردازند. پیله‌فروش درباره مشکل دیگر خودروسازان تصریح کرد: در گروه خودروسازی سایپا یک اقدام غیرقانونی انجام شده و شرکت‌های زیرمجموعه سایپا سهام اصلی این را شرکت را خریدند که باعث به هم خوردگی حاکمیت شرکتی می‌شود.

این کارشناس اقتصادی به وضعیت مطلوب بازار سرمایه اشاره و تاکید کرد: اکنون که بورس در وضعیت مناسبی قرار دارد اگر سایپا سهام شرکت‌های زیرمجموعه را عرضه کند همه بدهی‌هایی که به نظام بانکی دارد تسویه خواهد شد و حدود ۱۰ درصد قیمت تمام‌شده خودرو پایین می‌آید. وی با اشاره به بالا بودن قیمت تمام‌شده خودرو در ایران افزود: یکی از گلایه‌های همیشگی خودروسازان، بالا بودن قیمت تمام‌شده خودروست که این پیشنهاد راهکاری برای کاهش قیمت تمام‌شده آن است.

پیله‌فروش افزود: در طول پنج سال گذشته کارشناسان بارها به مسوولان وزارت صمت هشدار داده و پیشنهاد کردند با شرکت‌های اقماری ایران‌خودرو و سایپا برخورد شود، اما اقدامی در این زمینه انجام نشد. این دو خودروساز بزرگ همچنان کار خود را با کارایی پایین ادامه می‌دهند و مسوولان دولتی باید نسبت به رفع این بحران اقداماتی انجام دهند.

سید حمید حسینی، عضو اتاق بازرگانی در گفت‌وگو با جام‌جم تصریح کرد:

مشکلات صنعت با تغییر وزیر حل نمی‌شود

محمدحسین علی‌اکبری

اقتصاد

دوشـنـبـه هفته جاری رضا رحمانی با دستور رئیس جمهور از وزارت صمت برکنار و بلافاصله حسین مدرس خیابانی به عنوان سرپرست انتخاب شد. رحمانی پس از برکنار شدن خود نامه ای به رئیس جمهور نوشت و از عملکرد خود طی ۱۹ ماه گذشته دفاع کرد. حمید حسینی، کارشناس اقتصادی و فعال بازرگانی در گفت و گویی که با خبرنگار ما داشت از عملکرد رحمانی در دوره صدارتش در وزارت صمت انتقاد کرد و معتقد است وقت کشور در یک سال و نیم گذشته به دلیل تصمیمات اشتباه بخش صنعت و تجارت تلف شد. مشروح این گفت و گو را بخوانید.

وزارت صمت در چند سال گذشته تغییرات زیادی را تجربه کرده و وزرای زیادی را دیده است. به نظر شما مشکل اصلی این وزارتخانه چیست و تغییر اخیر را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

وزارت صنعت، معدن و تجارت وظایف مشخصی دارد و باید در حوزه‌های تولید، تجارت و معدن برنامه‌ریزی‌هایی داشته باشد. هر کسی که بر این مسند می‌نشیند باید بتواند توازن را میان این سه بخش مهم حاکم کند. اغلب وزرایی که وارد این وزارتخانه می‌شوند آنقدر درگیر صنعت می‌شوند که بازرگانی و معدن در حاشیه قرار می‌گیرد. صنعت در گرو داشتن بازار است که بخشی از آن را بازار صادراتی تشکیل می‌دهد. در دوره آقای رحمانی تحرکی در زمینه بازارهای صادراتی ندیدیم و به نظر می‌رسد تجارت حلقه مفقوده کشور است. سازمان توسعه تجارت که مهم‌ترین مجری سیاست‌های بخش تجاری کشور است حدود یک سال با سرپرست اداره شد. بخش صنعت تشکل و انجمن دارد و صدایش بلند است اما تجارت مشکلات زیادی دارد. اگر آقای مدرس خیابانی به عنوان وزیر صمت از مجلس رای اعتماد گرفت، توقع داریم با توجه به سابقه زیادی که در وزارت بازرگانی سابق داشت اقداماتی مثبت انجام دهد. خواسته اصلی تجار، ایجاد تحرک در بازرگانی خارجی و ایجاد روابط با کشورهای همسایه است. با توجه به وضعیت فعلی کشور که با بحران ارزی روبه‌روست صادرات می‌تواند عامل جهش تولید باشد. وظیفه دولت، پیدا کردن بازار است، اما متاسفانه اکنون بازار را رها کرده و مدام بحث افزایش تولید را پیگیری می‌کند. در حالی که جهش تولید زمانی محقق می‌شود که برای کالاهای تولید شده بازار پیدا شود.

فکر نمی‌کنید ارتباط با کشورهای دیگر بیشتر به مسائل سیاسی بر می‌گردد و شخص وزیر در این زمینه تصمیم‌گیر نیست؟

قطعا بخشی از موردی که اشاره کردید به سیاست‌های کلان کشور برمی‌گردد، اما همه آن را تشکیل نمی‌دهد. برخی موانع می‌تواند توسط وزیر صنعت، معدن و تجارت رفع شود و زیرساخت‌هایی را فراهم کند که تجارت در کشور آسان انجام شود. ما با کشور عراق مشکل سیاسی نداریم اما تجارتمان آن‌طور که انتظار می‌رود نیست. دلیل اصلی این مشکل هم مربوط به فرآیند و زیرساخت است. نبود مقررات یکسان در عراق مهم‌ترین آن محسوب می‌شود. یکی از برنامه‌های آقای رحمانی در ابتدای مسؤولیت در وزارت صمت، ایجاد کمیسیون مشترک ایران و عراق بود که اهمالکاری از هر دو سو باعث شد این کمیسیون تشکیل نشود. از مزایای تشکیل کمیسیون مشترک یکسان‌سازی قوانین و مقررات مربوط به گمرک و همکاری‌های صنعتی است، اما هر بار که آقای روحانی به عراق سفر کرد یا نخست وزیر و هیات همراه عراق به ایران آمد با این‌که تفاهم‌نامه‌های خوبی امضا شد به نتیجه مطلوب نرسید. به نظر می‌رسد گرفتاری‌های وزارت صمت آنقدر زیاد شده که تجارت خارجی کاملا فراموش شده است. ایران با جمهوری آذربایجان، افغانستان، قطر، پاکستان و عمان مشکل سیاسی ندارد اما مشکلات تجاری با آنها بسیار زیاد است.

در مورد آقای مدرس خیابانی و سرپرست شدن او در وزارت صمت چه نظری دارید؟ به نظر شما عملکرد بهتری نسبت به وزرای قبلی خواهد داشت؟

با توجه به فعالیتی که آقای مدرس خیابانی در حوزه بازرگانی داشته انتظار می‌رود بتواند این ظرفیت را در کشور فعال کند. وزرای گذشته فقط به مشکلات صنعتی پرداختند و بررسی عملکرد این وزارتخانه از زمان ادغام تاکنون نشان می‌دهد بخش معدن را به معاون معدنی می‌سپارند تا در این زمینه تصمیم گیری کند و بخش تجارت را هم چه در داخل و چه در خارج رها کردند. یکی از مشکلات بزرگ کشور سیستم توزیع کالاست. کشاورز گوجه فرنگی را کیلویی ۵۰۰ تومان می‌فروشد، اما مصرف‌کننده نهایی باید با قیمت ۵۰۰۰ تومان آن را تهیه کند. این اختلاف قیمت هم به ضرر تولید کننده و هم مصرف کننده است و دلال سود اصلی را می‌برد. با وجود این مشکلات چه کسی باید این سیستم را اصلاح کند؟ چه کسی باید تبلیغات بازرگانی کشور را سامان دهد؟ چه کسی می‌خواهد بر عملکرد اتاق‌های بازرگانی و اتاق‌های اصناف کشور نظارت کند؟ همه اینها رها شدند.

در ۱۸ ماه گذشته شکایات زیادی در شورای عالی نظارت ثبت شده اما در این مدت آقای رحمانی در مورد یکی از این شکایت‌ها نتوانست تصمیم بگیرد. دبیرخانه اتاق بازرگانی گزارش داده که در یک اتاق بازرگانی تخلف شده اما در این زمینه رسیدگی نشده است.

تخلفات به شورای عالی نظارت می‌آید و این شورا می‌گوید اگر دادگاه حکم بدهد رسیدگی خواهم کرد. زمانی که به دادگاه مراجعه می‌شود این مرجع قضایی اعلام می‌کند به دلیل داشتن شورای نظارت باید شکایات خود را در آن بخش ثبت و پیگیری کنید. در نهایت شکایت از اتاق بازرگانی مربوط به کمیته انضباطی ارجاع داده می‌شود اما وقتی مرکز تجارتی که خود متهم است چگونه می‌خواهد به تخلفات خود رسیدگی کند.

مهم‌ترین اقدامی که وزیر جدید صمت باید انجام دهد، چیست؟

مدتی است انتخابات اتاق‌های مشترک با مشکل مواجه شده‌اند. اتاق مشترک ایران و عراق که مهم‌ترین بازار صادراتی ایران است با مشکل همراه شده. طبق آیین نامه جدید اتاق‌های مشترک برای انتخابات و برگزاری مجمع باید حداقل ۵۰ درصد اعضا حضور داشته باشند اما اعضای اتاق مشترک ایران و عراق که اغلب در شهرهای دیگر سکونت دارند انگیزه حضور در مجمع را ندارند. تاکنون دوبار جلسه مجمع تشکیل شده اما به حد نصاب نرسید. شش ماه است اتاق مشترک ایران و عراق پیشنهاد خود را به شورای نظارت ارائه داد تا حضور ۵۰ درصدی اعضا در مجمع به ۲۵ تا ۳۰ درصد برسد. اکنون اتاق مشترک ایران و چین هم همین مشکل را دارد و تجارت کشور در زمانی که آقای رحمانی سکاندار وزارت صمت بود به حالت تعطیل درآمد و به نظر می‌رسد در یک سال و نیم گذشته فقط وقت کشور تلف شد. مشخص نیست مسوولان وقت با چه هدفی نسبت به این موارد بی توجه هستند اما ظاهرا درک نکردن موضوع و وقت نگذاشتن می‌تواند مهم‌ترین عامل برای فراموش شدن بخش تجارت کشور باشد.

نبض اقتصاد

احراز هویت برای مشمولان سهام عدالت برداشته شد

سخنگوی ستاد راهبری آزادسازی سهام عدالت گفت: براساس مصوبه کمیسیون فرعی شورای‌عالی بورس و اوراق بهادار، مشمولان سهام عدالتی که دارای شماره حساب شبا هستند نیاز به احراز هویت مجدد در بازار سرمایه را نخواهند داشت.

حسین فهیمی با بیان این‌که بر اساس ابلاغیه جدید رهبر معظم انقلاب به‌زودی شاهد حضور ۴۹ میلیون نفر دیگر از اشخاص حقیقی به باشگاه بزرگ بازار سرمایه ایران خواهیم بود، افزود: خوشبختانه شرکت سپرده‌گذاری از دو سال گذشته زیرساخت‌های لازم را برای این طرح بزرگ آماده کرده است و هم‌اکنون نگرانی برای ورود مشمولان سهام عدالت به بازار سرمایه وجود ندارد.

وی با بیان این‌که کد بورسی برای ۳۶ میلیون مشمول سهام عدالت صادر شده است، گفت: براساس آخرین تصمیم کمیسیون فرعی شورای‌عالی بورس و اوراق بهادار، اگر افراد در نظام بانکی احراز هویت شده باشند دیگر نیازی به احراز هویت مجدد برای دریافت کد بورسی نخواهند داشت. فهیمی افزود: لذا توصیه ما به افراد این است که با مراجعه به سایت سازمان خصوصی‌سازی و وارد کردن شماره شبا از احراز هویت مجدد برای دریافت کد بورسی معاف شوند.

توصیه مانگه‌داشتن سهام عدالت است

سخنگوی ستاد راهبری آزادسازی سهام عدالت با اشاره به این‌که هرگونه تصمیم درخصوص سهام عدالت برعهده مشمولان است، تصریح کرد: در روش آزادسازی سهام عدالت باید کار براساس توانمندی و دانش و تشخیص انجام شود، اما توصیه ما نگهداری سهام عدالت و نفروختن آن است. وی خاطرنشان کرد: تلاش و هدف‌گذاری ما این است که برای تمام مشمولان بدون جابه‌جایی و مراجعه، خدمات لازم فراهم شود، برای افرادی که قصد خرید دارند، طبیعتا مسیر ورود به بازار سرمایه همان سامانه سجام است، اما اگر افرادی قصد فروش یا نگهداری دارند، کار خاصی لازم نیست انجام دهند و تنها باید به سایت خصوصی‌سازی مراجعه و اطلاعات هویتی خود به‌ویژه تلفن همراه متعلق خود را به‌روزرسانی کنند.

چرا نهاده‌های دام ۱۰۰ درصد گران شد؟

رئیس هیات‌مدیره اتحادیه کارخانجات دام، طیور و آبزیان گفت: در فروردین‌ماه امسال با کسری ۴۰ تا ۵۰ درصدی نهاده‌های دامی مواجه شدیم که منجر به افزایش تقاضا در بازار و بالا رفتن صددرصدی قیمت برخی اقلام علوفه‌ای شده است.

حسین کیهانی، در گفت‌وگو با تسنیم افزود: اختصاص ارز برای واردات نهاده‌های دام و طیور در هفته‌های اخیر به درستی اتفاق نمی‌افتد و با تأخیر همراه است. از طرفی انتقال ارز با مشکل مواجه است و هزینه انتقال و مبادله آن و تغییرات قیمت تمام‌شده واردات نهاده‌های دام و طیور را افزایش داده است.

رئیس هیات‌مدیره اتحادیه کارخانجات دام، طیور و آبزیان ادامه داد: در ماه‌های اخیر همچنین شاهد هستیم که برخی کشورهای صادرکننده غلات مانند روسیه به دلیل شیوع ویروس کرونا صادرات خود را محدود کرده‌اند که این امر نیز در وضعیت تأمین نهاده‌های دامی تأثیرگذار است.

وی تصریح کرد: به طور میانگین ماهانه به ۶۰۰ هزار تن ذرت و ۳۰۰ هزار تن کنجاله سویا برای تأمین خوراك دام و طیور در کشور نیاز داریم که بخش غالب آن از طریق واردات تأمین می‌شود اما در فروردین‌ماه سال جاری با کسری ۴۰ تا ۵۰ درصدی مواجه شدیم که منجر به افزایش تقاضا در بازار و بالا رفتن صددرصدی قیمت برخی از اقلام علوفه‌ای شده است.

وی یادآور شد: در حالی که قیمت مصوب هرکیلوگرم کنجاله سویا ۲۴۵۰ تومان و ذرت ۱۵۰۰ تومان است اما این اقلام علوفه‌ای در بازار به قیمت‌های ۵۰۰۰ تومان و ۲۳۰۰ تومان به دست مصرف‌کنندگان می‌رسد. بخشی از نهاده‌های دام و طیور وارد شده نیز در گمرك باقی‌مانده و با توجه به اختصاص نیافتن ارز، رسوب کرده است.