خبر

اخطار رئیس کمیسیون عمران مجلس درباره تخلف در افزایش قیمت بلیت هواپیما

رئیس کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه سازمان هواپیمایی کشوری باید به عنوان ناظر بر ایرلاین‌های کشور مقدماتی را فراهم کند تا در ایام نوروز، شاهد تخلفات برخی افراد سودجو و افزایش قیمت بلیت هواپیما نباشیم، گفت: این کمیسیون به صورت ویژه ناظر بر رفتار ایرلاین‌ها در ایام نوروز خواهد بود.

محمدرضا رضایی کوچی در گفت‌وگو با میزان، با اشاره به نظارت بر نرخ بلیت هواپیما در ایام نوروز گفت: در این راستا توافقی بین مسئولان صورت گرفته که برای هر یک ساعت پرواز، حداقل ۶۰۰ هزار تومان مدنظر قرار گیرد. وی تأکید کرد: تعرفه ۶۰۰ هزار تومانی برای هر یک ساعت پرواز باید ادامه پیدا کند، اگر شرایط کرونایی تا سال آینده بدین منوال باشد و همین محدودیت‌ها برای مسافرگیری وجود داشته باشد، طبیعی است که دیگر بیشتر از ۶۰۰ هزار تومان برای هر یک ساعت پرواز نباید در نظر گرفته شود.

رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی اظهار داشت: بنابراین از هم‌اکنون لازم است رئیس سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان مسئول و ناظر بر ایرلاین‌های کشور مقدماتی را فراهم کند تا ما در ایام نوروز که عمدتاً دستگاه‌های اجرایی تعطیل هستند، شاهد تخلفات برخی افراد سودجو، پیرو افزایش قیمت بلیت هواپیما نباشیم، لذا این مسئله باید از هم‌اکنون مدنظر سازمان هواپیمایی کشوری قرار گیرد. وی تأکید کرد: کمیسیون عمران مجلس هم به صورت ویژه ناظر بر رفتار ایرلان‌ها در ایام نوروز خواهد بود و اگر تخلفی صورت گرفت، با متخلفان از طریق مسئولان ذی‌ربط برخورد خواهد کرد.

رانت سیمانی در جیب دلالان

یک تولیدکننده با بیان اینکه اقدام مجلس در افزایش سه برابری قیمت گاز کارخانجات سیمان در راستای حمایت از تولید نیست، گفت: قیمت سیمان در بازار ۹۰۰هزار تومان خرید و فروش می‌شود، اما کارخانجات مکلفند این سیمان را به قیمت حدود ۳۴۰هزار تومان بفروشند.

ابراهیم غلامزاده در گفت‌وگو با تسنیم، با اشاره به اینکه مجلس شورای اسلامی مصوبه‌ای در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ را به تصویب رسانده که قیمت گاز کارخانجات سیمان سه برابر خواهد شد، اظهارداشت: این افزایش قیمت گاز به قیمت تمام شده سیمان اضافه خواهد شد و در سال آینده باعث افزایش قیمت سیمان خواهد شد.

وی با تأکید بر اینکه مصوبه سیمانی مجلس به افزایش قیمت مسکن دامن خواهد زد، افزود: متأسفانه در حالی که انجمن سیمان کشور دوره مدیریتش تمام شده و انتخاباتش را نیز به بهانه کرونا لغو کرده و درگیر کارهای سیاسی برای انتخاب مجددشان هستند، صنعت سیمان با چالش‌های متعددی مواجه هست. این تولیدکننده سیمان گفت: بزرگ‌ترین چالش صنعت سیمان، قیمت آن است که سال‌هاست سرکوب شده و توجیه اقتصادی این صنعت را از بین برده است. در حالی که قیمت سیمان در بازار بین ۷۰۰ تا ۹۰۰ هزار تومان خرید و فروش می‌شود، کارخانجات مکلفند این سیمان را به قیمت حدود ۳۴۰ هزار تومان بفروشند و سود مابین آن که در حدود ۵۶۰ هزار تومان می‌شود نصیب واسطه‌ها و دلالان می‌شود و این صنعت عظیم از این سود بی‌بهره مانده است.

غلامزاده تصریح کرد: مجلس شعار حمایت از محرومان و جلوگیری از افزایش قیمت مسکن می‌دهد، در همان حالی که مصوبه‌ای را تصویب می‌کند، به افزایش قیمت سیمان و مصنوعات سیمانی و نهایتاً مسکن مواجه خواهد شد و انجمن سیمان کشور هم حضور ندارد تا از حق این صنعت دفاع کند.

جهان‌نما

یخبندان تگزاس به نفع اوپک تمام شد

سرمای بی‌سابقه در تگزاس به رغم اختلال در تولید این منطقه، به نفع سایر تولیدکنندگان نفت مثل تولیدکنندگان خاورمیانه بوده و راه را برای افزایش تولید عربستان و شرکایش در ائتلاف اوپک پلاس باز کرده است.

به گزارش تسنیم به نقل از سی‌ان‌بی‌سی، طوفان زمستانی بی‌سابقه در تگزاس که برق میلیون‌ها نفر را قطع کرد و جان چندین نفر را گرفت، یک کالای اساسی را هم در این منطقه تحت تأثیر قرار داد، تولید نفت تگزاس ۴ میلیون بشکه در روز کاهش یافت. طبق گفته متخصصان، پیامد این اتفاق افزایش درآمد و صادرات تولیدکنندگان رقیب امریکاست. تحلیلگران تخمین می‌زنند کل کاهش تولید در تگزاس بین ۱۸ تا ۴۰میلیون بشکه در روز باشد و یک پنجم از ظرفیت پالایشگاهی امریکا هم تعطیل شده باشد.

با وجود افزایش تدریجی دما و از سرگیری تولید نفت در این منطقه طی چند روز آینده، تأثیر این کاهش بر بازارهای نفت کاملاً مشهود بوده و باعث افزایش اخیر قیمت نفت خام شده است. قیمت نفت خام برنت از آغاز اختلال در تولید تگزاس ۶ دلار در هر بشکه بالا رفته و نفت امریکا هم ۳ دلار در هر بشکه افزایش یافته است. به‌رغم مشکلاتی که طوفان برای تگزاس به وجود آورده، به نظر می‌رسد به نفع سایر تولیدکنندگان نفت مثل تولیدکنندگان خاورمیانه بوده و راه را برای افزایش تولید عربستان و شرکایش در ائتلاف اوپک پلاس باز کرده است.

کاهش ذخایر نفتی باعث ادامه روند افزایش قیمت نفت می‌شود. قیمت نفت خام برنت ۳۰ درصد از ابتدای سال جاری میلادی افزایش یافته و بانک سرمایه‌گذاری گلدمن ساچز پیش‌بینی می‌کند تا پایان ۲۰۲۱ به ۷۵ دلار در هر بشکه برسد. این شرایط بر تصمیم‌گیری اعضای اوپک در اجلاس چهارم مارس تأثیر می‌گذارد. در حالی که اوپک ترجیح می‌دهد تولید را طی همه‌گیری ویروس کرونا پایین نگه دارد تا مانع کاهش قیمت نفت شود. دورنمای خوشبینانه تقاضا و بازگشت ذخایر نفتی به سطح متعادل انگیزه‌ای برای این تولیدکنندگان جهت افزایش تولید خواهد بود. تحلیلگران انتظار دارند عربستان و ائتلاف اوپک پلاس با توجه به افزایش قیمت نفت تولید را افزایش دهند.

ضربه کرونایی به اقتصاد فرانسه

مؤسسه ملی آمار و مطالعات اقتصادی فرانسه در گزارشی اعلام کرد: تولید ناخالص داخلی این کشور ۸/۲ درصد در ۲۰۲۰ کاهش یافته که بدترین رکود آن از جنگ جهانی دوم تا حالا بوده است.

به گزارش تسنیم به نقل از راشاتودی، اطلاعات مؤسسه ملی آمار و مطالعات اقتصادی فرانسه نشان می‌دهد، محدودیت‌های اقتصادی و اجتماعی مربوط به همه‌گیری ویروس کرونا باعث کاهش ۸/۲ درصدی تولید ناخالص داخلی فرانسه در ۲۰۲۰ شده که در تاریخ این کشور بی‌سابقه بوده است. در گزارش این مؤسسه که روز جمعه منتشر شد، آمده است: «فعالیت اقتصادی در ۲۰۲۰ به نحو بی‌سابقه‌ای و معادل ۸/۲ درصد کاهش یافته است، در حالی که در ۲۰۱۹، ۱/۵ درصد رشد داشت.» طبق این گزارش، تولید ناخالص داخلی فرانسه ۱/۴ درصد در سه ماهه پایانی ۲۰۲۰ پایین آمده است، در حالی که اطلاعات اولیه این رقم را ۱/۳ درصد نشان می‌داد. مؤسسه ملی آمار و مطالعات اقتصادی فرانسه اعلام کرد: «در سه ماهه پایانی ۲۰۲۰ همزمان با دومین قرنطینه ملی و محدودشدن فعالیت‌های اقتصادی، تولید ناخالص داخلی ۴/۹ درصد کمتر از همین زمان در ۲۰۱۹ بود. این رقم نسبت به سه ماهه دوم و طی دوره اول قرنطینه‌ها متعادل‌تر بود. تولید ناخالص داخلی فرانسه در فصل بهار ۱۸/۶ درصد نسبت به سال قبل از آن کاهش داشت.»

گزارش یک

وحید حاجی‌پور

نگاهی به استدلال‌های موافقان و مخالفان ال. پی.جی برای مصرف در شبکه حمل‌ونقل

معمای گاز مایع در خودروها

با توسعه مصرف ال.پی.جی در شبکه حمل‌ونقل، صادرات گازوئیل افزایش پیدا می‌کند و سوزاندن گاز پایان می‌یابد

معمای استفاده از گازمایع در ناوگان حمل‌ونقل عمومی تبدیل به یک چالش اساسی میان مدافعان و منتقدان آن شده است؛ موضوعی که در بین آمارها و ارقام، طرفداران خود را دارد و البته وزارت نفت تا به حال زیربار آن نرفته است.

سالانه حدود ۱۴ میلیون تن گاز طبیعی مایع یا ال.پی.جی در پالایشگاه‌های گازی کشور تولید می‌شود که ۵میلیون تن آن صادر شده و ۲میلیون تن آن در داخل به مصرف می‌رسد، اما ۷میلیون تن از گاز تولیدی در آمارها وجود ندارد، هرچند که این میزان خط لوله به دلیل نبود مشتری و تحریم‌های امریکا، به شبکه مصرف تزریق شده و روی فلرها یا منازل نصب می‌شود.

بی‌تفاوتی وزارت نفت به این سوخت مهم باعث شده تا طی یک‌سال اخیر، بسیاری از کارشناسان از لزوم استفاده از این سوخت در شبکه حمل‌ونقل عمومی بگویند، مانند کشورهای روسیه، ترکیه، کره جنوبی و...؛ هم‌اکنون در سبد سوخت ترکیه، ال.پی.جی سهم بیشتری نسبت به بنزین دارد. برخی از کشورها مانند امریکا نیز از ال.پی.جی به عنوان سوخت پاک اتوبوس‌ها استفاده کرده و آن را جایگزین گازوئیل کرده‌اند. همچنین ۹۵درصد تاکسی‌های کشور کره‌جنوبی ال.پی.جی مصرف می‌کنند، این در حالی است که کره‌جنوبی تا چند سال پیش از ایران ال.پی.جی خرید می‌کرد، اما پس از تحریم‌ها، ۴ تا ۵ میلیون تن ال.پی.جی مورد نیاز خود را از امریکا وارد می‌کند. کشور ترکیه در حال حاضر رتبه یک در استفاده از اتوگاز است و ۷۵ درصد نیازش به گازمایع را از طریق دریا دریافت می‌کند، زیرا انتقال زمینی ال.پی.جی به آنجا پرهزینه است، وگرنه می‌توانست یکی از بازارهای صادراتی ال.پی.جی ایران باشد. با این حجم از واردات، مشخص است که ال.پی.جی سوخت به صرفه‌ای برای ترکیه است.

■ رقیب تراشی

با توجه به اینکه سوخت نخست گازی در بخش حمل و نقل به سی.ان.جی اختصاص دارد، منتقدان این طرح بر این باورند توسعه ال.پی.جی سهم سی.ان.جی را در سبد مصرفی کاهش می‌دهد، در حالی که مدلی که مدنظر مدافعان است، استفاده از گاز در بخش حمل و نقل خودروهای سنگین است.

مالک شریعتی، سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس با اشاره به شیوه صحیح استفاده از ال.پی.جی به عنوان سوخت خودروها گفت: «ارزش حرارتی ال.پی.جی از سی. ان. جی بیشتر است و پیشنهاد می‌شود از ال.پی.جی در خودروها به خصوص در خودروهای عمومی و سنگین مانند وانت‌بارها و اتوبوس‌ها به جای گازوئیل استفاده شود. ال.پی.جی قرار است خلأهای سی. ان. جی را پر کند و در بخش‌هایی مثل خودروهای سنگین که نمی‌توان از سی. ان. جی استفاده کرد از ال.پی.جی به عنوان سوخت خودروها استفاده کنیم.»

■ خلق ثروت بیشتر

براساس استدلال موافقان، باید به جای سوزاندن ال.پی.جی در خطوط لوله و فلرها و سوزاندن گازوئیل در اتوبوس‌ها، ال.پی.جی را در اتوبوس‌ها سوزاند و گازوئیل را صادر کرد و بدین صورت درآمد ارزی دولت افزایش چشم‌گیری خواهد یافت. در این رابطه می‌توان با بررسی تفاوت قیمت میان این دو سوخت، به ذهنیت بهتری رسید.

براساس معاملات ال.پی.جی و گازوئیل در رینگ صادراتی بورس انرژی، میانگین قیمت صادراتی ال.پی.جی در دو سال گذشته (۹۸ و ۹۷) ۳۶۹/۵ دلار به ازای هر تن بوده است و میانگین قیمت صادراتی گازوئیل ۵۴۷ دلار به ازای هر تن می‌باشد. در نتیجه براساس این آمار، قیمت یک تن گازوئیل از یک تن ال.پی.جی حدود ۱۷۷/۵ دلار بیشتر است.

این ایده حتی از سوی وزیر نفت هم مورد تأیید قرار گرفته است. زنگنه گفته است با گازرسانی‌های صورت گرفته دیگر نیازی برای انتقال ال.پی.جی به نقاط دور افتاده برای مصرف بخش خانگی نیست. اگر برای ال.پی.جی تولیدی پالایشگاه‌ها مصارفی پیدا نکنیم باید آنها را از طریق تانکرهای مخصوص حمل ال.پی.جی با طی مسافتی بیش از هزار کیلومتر به بنادر برای صادرات منتقل کنیم. «استفاده از سوخت ال.پی.جی در خودروها کاملاً اقتصادی است. بر این اساس تقاضا داریم تا موتورهایی با پایه سوخت ال.پی.جی عرضه شوند که این موضوع نیز برای این نوع مصارف بازار تقاضا ایجاد می‌کند، از این رو باید بتوانیم موتورهایی با مصرف درست و بهینه ال.پی.جی تولید کنیم.»

■ خود تحریمی است

استدلال موافقان با استدلال مخالفان همراه است. محسن جوهری، رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی سی.ان.جی معتقد است: وقتی در صادرات گاز طبیعی مشکلات ناشی از تحریم‌ها داریم، در حالی که فروش گاز مایع نه تنها مشکلات مشابه فروش گاز طبیعی را ندارد، بلکه از فروش بنزین نیز پردرآمدتر و آسان‌تر است، کاهش صادرات گاز مایع با هدف مصرف در سبد سوخت خودروها، چیزی شبیه به خودتحریمی است.

وی بدون آنکه متوجه اصل حرف موافقان باشد، استفاده از ال.پی.جی را برای جایگزینی با گازوئیل مطرح و روی موضع خود پافشاری می‌کند.

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی سی.ان.جی کشور افزود: «به نظر می‌رسد پیشنهاددهندگان این طرح توجهی به سرمایه‌گذاری و تلاش‌هایی که برای توسعه سی.ان.جی کشیده شده، نداشته‌اند و علاوه بر این موضوع مهم، امکان صادراتی ال.پی.جی در مقایسه با سی.ان.جی توجهی نشده است.»

وی با تأکید بر اینکه ارزش صادراتی ال.پی.جی به مراتب از بنزین و گازطبیعی بیشتر است و به عنوان یک سوخت لوکس در جهان شناخته می‌شود، تصریح کرد: «متقاضیان ال.پی.جی در بازار جهانی بیشتر از متقاضیان گازطبیعی و بنزین هستند، چراکه ارزش حرارتی بالای این سوخت و همچنین کاربردهای متنوع آن به خصوص در صنعت پتروشیمی، این فرآورده را به فرآورده‌ای پرتقاضا تبدیل کرده است. اگر ما به جای تخصیص گاز مایع به پتروشیمی یا صادرات آن، بخشی از گازمایع تولیدی خود را در موتور خودروها بسوزانیم، در واقع کم‌ارزش‌ترین راه مصرف گازمایع را انتخاب کرده‌ایم.»

■ مصرف یا صادرات؟

به نظر می‌رسد مهم‌ترین موضوع در این باره، شرایط کشور و تحریم‌هایی می باشد که دامان کشور را گرفته است. با توجه به اینکه برای صادرات ال.پی.جی باید کشتی‌های مخصوصی در ایران پهلو بگیرند و تعداد کشتی‌ها نیز اندک است، هیچ چاره‌ای جز سوزاندن این سوخت نیست. در واقع این گاز، به‌شدت تحریم‌پذیر است، درست برخلاف صادرات فرآورده‌های نفتی همچون بنزین و گازوئیل که به‌راحتی صادر شده و تحریم‌پذیر نیستند. از این رو، مدافعان می‌گویند باید با توسعه مصرف ال.پی.جی در شبکه حمل و نقل عمومی با رویکرد جایگزینی با گازوئیل، هم مانع از سوزاندن بی‌دلیل گاز مایع شد و هم با باز شدن جا برای صادرات گازوئیل، سود بیشتری کسب کرد.

البته شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی طرف مخالفان این طرح را می‌گیرد که دلیل آن هم کاملاً اقتصادی و سازمانی است؛ این شرکت دولتی که وابسته به وزارت نفت است، دوست ندارد ال.پی.جی به مصرف داخل برسد، چراکه سهم وزارت نفت از فروش فرآورده‌های نفتی طبق قانون ۱۴/۵ درصد است، اما در اقدامی غیرقانونی خود را مالک صددرصد درآمد حاصل از فروش ال.پی.جی می‌داند.

گزارش ۲

کام بازار شکر همچنان تلخ از گرانی

قیمت کنونی هر کیلو شکر در بازار ۱۱ هزار و ۵۰۰ تومان است که ۵هزار تومان بیشتر از نرخ مصوب است

خبرهای رسیده از بازار نشان می‌دهد طی روزهای اخیر عرضه شکر با نرخ مصوب کاهش یافته است، در حالی که مسئولان بازرگانی دولتی این موضوع را رد می‌کنند و خبر از افزایش عرضه می‌دهند، فروشگاه‌های زنجیره‌ای از کمبود عرضه شکر با نرخ مصوب خبر داده و می‌گویند: چند روزی است که شکر توزیع نمی‌شود و مشتریان متعددی با قفسه خالی شکر در هنگام خرید مواجه می‌شوند.

قیمت شکر از ابتدای سال چند بار دچار تغییر قیمت شد که هر بار مسئولان دلایلی برای این گرانی‌ها مطرح کردند، اما آنچه مسلم است اتخاذ تصمیمات نادرست و تعلل در اعلام نرخ موجب شد که تولید چغندر قند از ۸میلیون و ۷۰۰ هزار تن سال ۹۶ به ۳میلیون و ۸۰۰ هزار تن در سال ۹۸ برسد که با این وجود تولید شکر کاهش معناداری پیدا کرد و برای تأمین نیاز کشور چاره‌ای جز واردات وجود نداشت. با توجه به شرایط تحریم، نوسانات نرخ ارز و تغییر قیمت‌های جهانی، قیمت شکر به یک‌باره افزایش معناداری داشته است که دولت برای کاهش فشار بر دهک‌های ضعیف اقدام به توزیع شکر با نرخ مصوب در فروشگاه کرده است که به رغم حمایت دولت از مصرف این بخش، در برخی مواقع خانوارها با کمبود عرضه و قفسه‌های خالی شکر روبه‌رو می‌شوند که برای تأمین نیاز خود چاره‌ای جز خرید با نرخ بالاتر از بازار آزاد ندارند. خبرهای رسیده از بازار نشان می‌دهد که طی روزهای اخیر عرضه شکر با نرخ مصوب کاهش یافته است، درحالی که مسئولان بازرگانی دولتی این موضوع را رد می‌کنند. رضایی یکی از فروشنده‌های فروشگاه زنجیره‌ای از کمبود عرضه شکر با نرخ مصوب خبر داده و می‌گوید: چندروزی است که شکر توزیع نمی‌شود و مشتریان متعددی با قفسه خالی شکر در هنگام خرید مواجه می‌شوند. از ابتدای سال قیمت شکر چند بار دچار تغییر قیمت شد و هم‌اکنون نرخ شکر در بازار آزاد حدود ۴ تا ۵هزار تومان با قیمت مصوب اختلاف دارد.

■ نرخ کنونی هر کیلو شکر در بازار ۱۱هزار و ۵۰۰ تومان

غلامحسین بهمنی دبیر انجمن تصفیه‌کنندگان شکر در گفت و گو با باشگاه خبرنگاران جوان، با تأکید بر تسهیل در واردات شکر می‌افزاید: اگر واردات شکر دچار مشکل شود، قیمت در سال آینده افزایش می‌یابد که با این وجود از مسئولان مختلف انتظار می‌رود در تخصیص ارز و ترخیص شکر تسهیل‌گری صورت گیرد تا مشکلی در تأمین نیاز داخل نداشته باشیم.

وی قیمت مصوب هر کیلو شکر خانوار را ۶ هزار و ۶۵۰ تومان اعلام کرده و می‌افزاید: بازرگانی دولتی در بسته‌های یک کیلوگرمی در فروشگاه‌ها اقدام به عرضه شکر می‌کند، چنانچه در مغازه و فروشگاه‌ها با کمبود شکر مواجه هستیم، مسئولان بازرگانی دولتی باید پاسخگو باشند.

بهمنی با بیان اینکه قیمت هر کیلو چغندر داخلی از ۶۵۰ به یک هزار و ۳۰۰ تومان افزایش یافته است، می‌گوید: با توجه به افزایش قیمت چغندرقند، میزان تولید در سال آینده نسبت به سال قبل رشد خواهد داشت.

این مقام مسئول قیمت کنونی هر کیلو شکر در بازار را ۱۱ هزار و ۵۰۰ تومان اعلام کرد و می‌افزاید: با افزایش قیمت جهانی و واردات با ارز نیما، قیمت هر کیلو شکر در سال جدید به بالای ۱۵ هزار تومان می‌رسد. دبیر انجمن تصفیه‌کنندگان شکر قیمت هر کیلو شکر خام وارداتی در بندر را ۱۰ تا ۱۰ هزار و ۵۰۰ تومان اعلام کرده و می‌گوید: هزینه‌های تصفیه و حمل و نقل بر قیمت شکر اضافه می‌شود.

وی با بیان اینکه هر کیلو شکر برزیلی در بنادر با نرخ ۳۰۰ دلار تحویل داده می‌شد، می‌افزاید: هم‌اکنون نرخ شکر برزیلی در بنادر به ۴۱۰ تا ۴۱۵ دلار رسیده است، همچنین در سال جدید عوامل متعددی نظیر قیمت جهانی و نرخ دلار بر قیمت شکر اثر گذار است. این مقام مسئول سال ۹۶ را بهترین سال رونق تولید شکر داخل اعلام کرده و می‌گوید: در سال ۹۶ حدود ۲میلیون و ۸۰ هزار تن شکر تولید شد که بعد از آن تحت عوامل مختلفی همچون سیل و خشکسالی تولید کاهش پیدا کرد و بیشتر برای تأمین نیاز بازار به خارج متکی بودیم.

■ علت واردات بی‌رویه شکر چیست؟

محمد شفیع ملک‌زاده رئیس نظام صنفی کشاورزی و منابع طبیعی در واکنش به گرانی شکر در بازار می‌گوید: به رغم ظرفیت و پتانسیل تولید شکر در کشور، اتخاذ برخی تصمیمات نادرست و اعمال برخی سیاست‌ها زمینه را برای خروج ارز از کشور فراهم کرده است که با اصلاح قیمت خرید تضمینی، میزان تولید شکر افزایش می‌یابد.

وی با اشاره به اینکه در تولید شکر به عنوان یکی از محصولات استراتژیک در قالب قانون انتزاع به مرز خودکفایی رسیدیم، می‌افزاید: سال ۹۶ در قالب قانون انتزاع و تمرکز وظایف بخش کشاورزی، سیاست وزارتخانه و همت کشاورزان به جایی رسید که در تولید شکر به مرز خودکفایی رسیدیم، به طوری که از نیاز سالانه ۲ میلیون و ۱۵۰ هزار تنی به شکر، ۲ میلیون و ۵۰ تا ۲ میلیون و ۶۰ هزار تن از این میزان در داخل تولید شد که متأسفانه بعد از این سال دیگر خوداتکایی در داخل رخ نداد.

ملک‌زاده با انتقاد از واردات بی‌رویه شکر بیان کرد: به رغم آنکه در برخی سال‌ها ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار تن شکر نیاز داشتیم، اما بیش از ۳ میلیون تن شکر ثبت سفارش شد که این موضوع نشان می‌دهد تنها یک عده سودجو از قبل واردات سود می‌برند و سعی می‌کنند که تولید در حد خوداتکایی رخ ندهد تا بتوانند سود کلانی را به جیب بزنند.

این مقام مسئول در پایان نوسان قیمت دلار و هزینه‌های واردات را یکی دیگر از دلایل گرانی شکر در بازار اعلام کرد و گفت: با توجه به هزینه‌های بالای واردات و فقدان نظارت و کنترل در کشور، واردکنندگان با قیمت‌های دلخواه اقدام به عرضه محصول می‌کنند به طوریکه قیمت کالا با کیفیت و بسته‌بندی یکسان در یک خیابان با نرخ‌های متفاوتی در بازار عرضه می‌شود که دود آن تنها به چشم مصرف کننده می‌رود.

تالار شیشه‌ای

نام شرکت	قیمت پایانی	تغییر قیمت
تولیدموادا‌ولیه‌داروپخش	۴۰۰۰۰	۰
سرمایه گذاری تامین اجتماعی	۱۹۸۱۰	-۴۰۰
پتروشیمی بوعلی سینا	۴۱۵۰۰	-۵۹۰
بورس کالای ایران	۳۴۶۰۰	-۷۰۰
سرمایه‌گذاری‌رنا(هلدینگ	۵۶۸۰	-۱۱۰
نفت‌بهران	۵۳۸۰۰	-۹۸۰
داروسازی‌کوثر	۲۰۵۸۰	-۴۱۰
آهنگری‌تراکتورسازی‌ایران	۳۸۰۰۰	-۴۰
سیمان‌فارس‌وخوزستان	۱۸۹۴۰	-۳۸۰
سیمان‌شاهرود	۲۰۲۹۰	-۴۱۰
همکاران سیستم	۲۶۷۹۰	-۵۴۰
سرامیک‌های‌صنعتی‌اردکان	۲۲۰۴۰	-۴۴۰
سرمایه‌گذاری‌نیرو	۲۶۱۰	-۵۰
لیزینگ‌خودروغدیر	۲۲۱۱۰	-۴۵۰
نیروترانس	۱۵۳۹۰	-۳۱۰
پگاه‌آذربایجان‌غربی	۹۸۳۰	-۲۰۰
سرمایه‌گذاری صنایع پتروشیمی	۱۵۴۰۰	-۳۱۰
سرمایه‌گذاری‌غدیر(هلدینگ	۱۱۱۴۰	-۲۲۰
کویرتایر	۱۴۲۴۰	-۲۹۰
پالایش نفت اصفهان	۱۱۹۲۰	-۲۴۰
سرمایه‌گذاری صنعت‌نفت	۱۶۶۵۰	-۳۳۰
پتروشیمی پردیس	۸۷۰۸۰	-۱۷۲۰
نیرومحرکه	۴۸۴۰	-۹۰
سرمایه گذاری مسکن شمال شرق	۶۸۳۰	-۸۰
گروه س توسعه صنعتی ایران	۱۲۱۲۰	-۲۴۰
بیمه دانا	۶۸۰۰	-۱۳۰
نفت‌پارس	۴۹۴۰۰	-۱۰۰۰
گروه مدیریت سرمایه گذاری امید	۳۶۱۷۰	-۷۳۰
ملی‌صنایع‌مس‌ایران	۱۲۹۷۰	-۲۶۰
بورس اوراق بهادارتهران	۳۹۶۴۰	-۸۰۰
پاکسان	۲۷۵۲۰	-۵۶۰
سیمان‌کرمان	۱۷۸۹۰	-۳۶۰
س.صنایع‌شیمیایی‌ایران	۲۷۰۶۰	-۵۵۰
سرمایه‌گذاری‌مسکن	۵۴۷۰	-۱۱۰
فولادمبارکه اصفهان	۱۱۶۰۰	-۲۳۰
توسعه‌معادن‌وفلزات	۱۱۲۲۰	-۲۲۰
صنایع‌کاشی‌وسرامیک‌سینا	۷۳۰۹۰	-۱۴۹۰
سیمان‌تهران	۲۶۳۸۰	-۵۳۰
گسترش‌سرمایه‌گذاری‌ایران‌خودرو	۳۰۴۰	-۶۰
سرمایه‌گذاری‌شاهد	۱۹۱۶۰	-۳۹۰
س.ص.بازنشستگی کارکنان بانکها	۵۴۷۰	-۱۱۰
مس‌شهیدباهنر	۵۱۷۵۰	-۱۰۵۰
سرمایه‌گذاری‌توسعه‌ملی	۱۱۹۸۰	-۲۴۰
فرآوری‌موادمعدنی‌ایران	۳۷۱۲۰	-۷۵۰
داده‌پردازی‌ایران	۲۶۴۹۰	-۵۴۰
سالمین	۴۳۷۰	-۸۰
سرمایه‌گذاری‌سایپا	۶۲۵۰	-۱۲۰
بانک ملت	۳۷۱۰	-۷۰
سرمایه گذاری دارویی تامین	۴۲۱۷۰	-۸۶۰
تولیدی چدن سازان	۲۴۷۱۰	-۵۰۰
بانک‌کارآفرین	۱۰۳۰	-۴۰
سرمایه گذاری خوارزمی	۸۲۱۰	-۱۶۰
سرمایه گذاری پردیس	۶۳۹۰	-۱۳۰
صنعتی‌بهشهر	۲۰۲۲۰	-۴۱۰
سیمان‌داراب	۱۵۷۶۰	-۳۲۰
سرمایه گذاری توسعه صنعت وتجارت	۷۲۹۰	-۱۴۰
پتروشیمی شازند	۲۱۶۲۰	-۴۴۰
فروسیلیس‌ایران	۴۷۸۰	-۹۰
سرمایه گذاری صندوق بازنشستگی	۱۳۲۲۰	-۲۶۰
موتورسازان‌تراکتورسازی‌ایران	۱۴۹۱۰	-۳۰۰
بانک‌اقتصادنوین	۳۷۱۰	-۶۰
صنعتی‌آما	۲۰۵۵۰	-۴۱۰
تراکتورسازی‌ایران	۲۵۹۴۰	-۵۲۰
گروه دارویی سبحان	۱۸۵۱۰	-۳۷۰
داروپخش(هلدینگ	۱۰۳۳۰۰	-۲۱۰۰
حفاری شمال	۱۱۰۱۰	-۲۲۰
سیمان‌مازندران	۱۲۱۷۰	-۲۴۰
پتروشیمی‌شیراز	۵۰۱۸۰	-۱۰۲۰
توسعه‌شهری‌توس‌گستر	۱۵۶۳۰	-۳۱۰
صنایع پتروشیمی کرمانشاه	۳۴۲۸۰	-۶۰۰
سیمان‌شمال	۱۲۷۸۰	-۲۶۰
لیزینگ رایان‌سایپا	۳۶۱۰	-۷۰
سیمان‌غرب	۳۷۶۷۰	۱۲۶۰
کارخانجات تولیدی شهیدقندی	۳۳۶۰	۰
سرمایه‌گذاری‌بهمن	۱۶۵۷۰	-۳۳۰
کالسیمین	۱۶۳۸۰	-۳۳۰
مخابرات ایران	۱۰۴۰۰	-۲۱۰
کیمیدارو	۲۵۱۴۰	-۵۱۰
سرمایه‌گذاری‌ملی‌ایران	۱۱۳۳۰	-۲۳۰
گروه‌بهمن	۲۰۶۹۰	-۴۲۰
موتوژن	۵۶۰۰۰	-۸۱۰
باما	۱۴۲۶۰	-۲۹۰
شیرپاستوریزه‌پگاه‌اصفهان	۲۸۱۰۰	-۵۷۰
بانک پاسارگاد	۱۱۹۷۰	-۲۴۰
گروه‌صنعتی‌بوتان	۶۴۴۹۰	-۱۳۱۰
ایران‌ترانسفو	۲۸۱۰	-۵۰
سیمان فارس نو	۴۴۲۲۰	-۹۰۰
رادیاتورایران	۲۳۴۱۰	-۴۷۰
توسعه‌صنایع‌بهشهر(هلدینگ	۱۱۵۴۰	-۲۳۰
بانک‌کارآفرین	۲۴۸۰	-۵۰
بیمه البرز	۳۵۹۰	-۷۰
سیمان‌شرق	۶۸۶۰	-۱۴۰
سرمایه‌گذاری‌توکافولاد(هلدینگ	۱۱۱۴۰	-۲۲۰
سیمان‌سپاهان	۸۵۹۰	-۱۷۰
سیمان‌ارومیه	۴۰۶۱۰	-۸۲۰
بیمه آسیا	۲۳۶۰	-۴۰
پالایش نفت تبریز	۲۷۱۸۰	-۵۵۰
سیمان‌هگمتان	۲۵۶۵۰	-۵۲۰
فنرسازی‌زر	۴۷۶۵۰	-۹۷۰
سرمایه گذاری ساختمان ایران	۴۷۲۶۰	-۹۶۰
البرزدارو	۲۰۵۴۰	-۴۱۰
معدنی وصنعتی گلگهر	۱۷۱۳۰	-۳۴۰
چرخشگر	۱۸۱۷۰	-۳۷۰
سرمایه گذاری گروه توسعه ملی	۷۷۲۰	-۱۵۰
شیشه‌همدان	۱۰۳۲۰	۷۰
سرمایه‌گذاری‌بوعلی	۵۷۳۰	-۱۱۰
بانک تجارت	۲۶۵۰	-۵۰
گروه مپنا(سهامی عام)	۱۵۹۰۰	-۳۲۰
فولادامیرکبیرکاشان	۵۷۴۰۰	-۱۱۷۰
صنایع‌شیمیایی‌فارس	۵۲۶۴۰	-۱۰۷۰
داده گستر‌عصرنوین-هایوب	۹۹۵۰	۵۶۰
قطعات‌اتومبیل‌ایران	۲۷۱۰	-۵۰
گسترش نفت وگازپارسیان	۱۸۳۴۰	-۳۷۰
تولیدموادا‌ولیه‌داروپخش	۴۴۶۲۰	-۹۱۰
فولادآلیاژی ایران	۱۵۶۱۰	۰
پتروشیمی‌خارک	۴۱۰۶۰	-۸۳۰
پارس‌خزر	۱۸۴۷۵۰	-۳۷۷۰
پارس‌مینو	۶۴۶۰	-۱۳۰
تایدواترخاورمیانه	۲۳۸۲۰	-۴۸۰
کارخانجات تولیدی‌شیشه‌رازی	۲۳۲۲۰	-۴۷۰
بیمه ملت	۱۶۶۸۰	-۳۴۰
گل