ضعف ذره‌بین نظارت بر بازار اقلام اساسی

تنوع قیمت اقلام خوراکی از درب کارخانه تا فروشگاه‌ها

بخش اقتصاد– بسیاری از کارشناسان و تاجران حوزه مواد خوراکی عمده‌ترین دلیل افزایش قیمت‌های بی دلیل و همچنین قیمت‌های خارج از عرف بازار را نبود نظارت کافی بر فروشگاه‌ها و خواربار فروشی‌ها می‌دانند.

کیفیت کالا و محصولات در جهان کنونی نمونه ای از سلامت جامعه به شمار می‌رود. رعایت کیفیت بر خلاف تصور بیشتر مردم، تنها تولید کالاهای خانگی را شامل نمی‌شود بلکه مواد غذایی، خدمات و هر آنچه را در اطراف محیط زندگی وجود دارد را نیز در بر می گیرد.

متاسفانه این روزها توجه نداشتن به قیمت کالاهای درج شده روی محصولات بخصوص مواد غذایی راهی شده تا دلالان با سوء استفاده از این بی توجهی قیمت‌ها را تا میزان قابل توجهی دست کاری کنند.

این یک واقعیت غیر قابل انکار است که بسیاری از مشکلات فعلی اقتصادی کشور به عدم وجود نظارت بر قیمت اقلام و کیفیت برند های شناس و بنام در بازارها باز می گردد. وجود اقلام تقلبی تا حد زیادی به نبود نظارت دستگاه های ناظر بستگی دارد.

حمید گرمابی نماینده مجلس شورای اسلامی درگفت‌وگو با باشگاه خبرنگاران جوان، با اشاره به نظارت دستگاه‌ها بر قیمت‌های درج شده روی محصولات، گفت: امروزه باید نظارت‌ها بسیار بیشتر از گذشته باشد. ضمن اینکه اقدامات دستگاه‌هایی نظیر سازمان تعزیرات حکومتی و نهادهای نظارتی نظیر اتاق اصناف باید با مراقبت لازم و به مراتب بیشتر از گذشته صورت گیرد.

او ادامه داد: زمانی که دولت قیمتی را تعیین و مشخص کرده است نباید هیچ تولیدکننده و یا فروشنده‌ای بالاتر از قیمت مصوب آن را به فروش برساند، در غیر این صورت باید برای هر صنف فروشنده تعداد بازرس اختصاصی استخدام شود که ممکن نیست. متاسفانه در این بین افراد سودجو نظیر دلالان باعث برهم زدن قیمت‌ها در بازار می‌شوند که باید نهادهای نظارتی فعالیت‌های بیشتری داشته باشند.

کالاهای اساسی کوپنی می شوند؟

این نماینده مجلس در ادامه با اشاره به اینکه در کمیسیون‌های مختلف موضوع ثبات قیمت مورد بحث و گفت‌وگو قرار گرفته است، تصریح کرد: در این خصوص باید دستگاه‌های تعزیرات و اتاق بازرگانی وارد عمل شوند چرا که متاسفانه با وجود دلالان که زنجیر وار به یکدیگر متصل هستند و باعث برهم زدن قیمت کیفیت کالاهای اساسی صحبت‌های بسیار زیادی شده است تا جلوی روند افراد سود جو گرفته شود، اگر این روند کنترل نشود و دستگاه‌های نظارت گر نتوانند این مشکل را حل کنند مجبور به کوپنی شدن محصولات می‌شویم.

در چنین شرایطی بازار مستعد افزایش هر چه بیشتر قیمت‌ها خواهد شد و در این میان سودجوها و افرادی که از چنین فضاهایی سوءاستفاده می‌کنند بر التهابات بازار می‌افزایند، زیرا منافع حداکثری آن‌ها با التهابات اقتصادی و بی‌ثباتیِ قیمت‌ها تأمین خواهد شد.

از طرفی هم متأسفانه رفتار مردم در مواجهه با گرانی‌ها، غیر منطقی است به طوری که با افزایش قیمت کالا عموم مردم برای خرید آن هجوم می‌آورند و گویی قرار است با یک قحطی فراگیر روبه رو شویم که این روش و رویکردی اشتباه است.

با یک بررسی میدانی در سطح بازار به این واقعیت پی خواهیم برد که با توجه به تاکیدات مستمر دستگاه‌های اجرایی بر ثبات قیمت اقلام اساسی، متاسفانه هیچگونه نظارتی از سوی دستگاه‌های مربوطه نمی‌شود.

صادرات بی رویه علت گرانی برخی از محصولات می شود

یک شهروند تهرانی درگفت‌وگو با باشگاه خبرنگاران جوان، با ابراز گلایه از افزایش روزانه موادغذایی می‌گوید: صبح تا بعدازظهر قیمت‌ها فرق می‌کند و هیچ نظارتی وجود ندارد، همیشه افزایش قیمت در کشور وجود داشت، اما نه به این شکل، بالا رفتن قیمت کالاها واقعاً مشکلات جدی را برای ما به‌وجود آورده است.

سود کالا در ایران نجومی است

عبدالمجید شیخی کارشناس مسائل اقتصادی در گفت‌وگو با خبرنگار صنعت، تجارت و کشاورزی گروه اقتصادی باشگاه خبرنگاران جوان، گفت: نظارت دولت و دستگاه‌های مربوطه بخصوص مراجع انتظامی و قضایی باید روی محصولات که از درب کارخانه خارج می‌شوند بیشتر متمرکز شوند.

او ادامه داد: حاشیه سود کالاها در دنیا ۳ تا ۷ درصد است، ولی متاسفانه در کشور ما نجومی است آن هم به دلیل نبود نظارت کافی است، دولت باید در این زمینه قاطع عمل کند.

این کارشناس اقتصادی نبود اشتغال را باعث بی ثباتی در قیمت‌ها خواند و بیان کرد: متاسفانه نبود اشتغال برای افراد جویای کار باعث برهم زدن بازار بخصوص قیمت کالاها می‌شود به طوری که به علت نبود شغل وارد این کار می‌شوند و باعث برهم زدن بازار قیمت‌ها می‌شوند. شیخی گفت: به عنوان مثال یک عدد قوطی کنسرو در جلو درب کارخانه ۳هزار تومان است، ولی با خرده فروشی و وجود دلالان این رقم به ۱۵ هزار تومان به فروش می‌رسد، در واقع این قیمت‌های سوری نشان دهنده عدم نظارت دستگاه‌های مربوطه است. او بیان کرد: اگر وزارت مربوطه قیمت نهایی را بر روی محصولات درج کند دست واسطه گر قطع شده و قیمت‌ها نجومی رشد نخواهد کرد. این جملات از مردم در محافلی که صحبت از گرانی است، شنیده می‌شود و تعمیم چند سال فشار اقتصادی و گرانی بیش از حد بازهم از دید آنان چیزی نیست که بخواهند دست از این کشور بکشند و به سادگی از آن عبور کنند و در واقع باید برای رهایی از این وضعیت فکری جدی شود.

پراید چگونه از نماد ثروت به نماد فقر تبدیل شد

بخش اقتصاد– پراید اسما ۲۶ ساله و رسما ۳۳ ساله است. حالا از پس دوره‌ای طولانی برای حیات یک خودرو، می‌رود تا با خط تولید ایران خداحافظی کند.

به گزارش«خبرآنلاین» پراید پس از پیکان، قدیمی‌ترین خودروی در حال تولید ایران تلقی می‌شود. ماجرا با اعلام این نکته که پراید در سال آینده شماره‌گذاری نخواهد شد، آغاز شد و کم کم مقامات مسئول در وزارت صنعت، معدن و تجارت و شخص وزیر تاکید کردند پراید به پایان راه رسیده است.

خودرویی که در سال ۱۳۷۲، تولیدش در ایران آغاز شد تا جای پیکان را از آن خود کند، حالا آماده خداحافظی از صنعت خودروی ایران می شود، در شرایطی که بحران‌های جدی خودروسازی در کشور همچنان پابرجاست و صنعت دردانه دولتی نتوانسته است اهداف از قبل پیش بینی شده را جامه عمل بپوشاند.

هر چند پراید هشت میلیونی برای مدتهای طولانی جای پای خود را در بازار خودروی ایران سفت کرد اما بررسی‌ها نشان می دهد اولین نمونه‌های این خودرو در بازار، در اوایل دهه هفتاد قیمتی بین یک میلیون و ۸۷۰ هزار تا ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان داشتند. پرایدهای فول صندوقدار البته به قیمتی برابر با ۲ میلیون و سیصد هزار تومان فروخته شدند.

پراید خیلی زودتر از آنچه تصور می شد، در دهه هفتاد به نماد ثروت و تجمل تبدیل شده بود، طبقه‌ای برای تفاخر به دارایی اش پراید را بر می‌گزید، درست در شرایطی که واردات خودرو به کشور ممنوع بود.

در وضعیتی که پیکان نماد عقب ماندگی صنعت شده بود و عبارت «مدیریت پیکانی» عبارتی برای تشریح ناکارامدی‌ها بود، پراید با روی خوش بازار مواجه بود. سال ۱۳۷۱ این خودرو روی ۳ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان را دید و مدتی طولانی در محدوده ۵ میلیون تومان در بازار فرمانروایی کرد. خیلی زود با خداحافظی پیکان از خط تولید در ایران درسال ۱۳۸۳، پراید سلطان بی بدیل جاده‌ها شد اما تفاوت پیکان و پراید تفاوتی غیر قابل چشم‌پوشی بود.

پیکان هر چند در سالیان پایانی عمرش از نفس افتاده بود اما دوره‌ای به نماد تولید ملی بدل شد و نوستالژیای نسلی از ایرانیان پیکان بود، در مدل های گوناگونی که به بازار عرضه می شد. پراید اما هیچ گاه در حافظه تاریخی ایرانیان جا باز نکرده است، اتفاقا در دوره‌ای، اواخر دهه هشتاد تا میانه دهه نود، با انتقادات تند و تیزی روبرو شد، ارابه مرگ و ... صفت هایی بود که پس از اعلام سهم بالای خودروی پراید در تصادف‌های جاده ای به این خودرو داده شد.

این اما همه ماجرای پراید نیست، اتفاقا این خودرو از مرزهای ایران عبور کرد و در سوریه و عراق طرفداران ویژه‌ای داشت هر چند همواره تفاوت قیمت‌های صادراتی با قیمت فروش داخل به دغدغه‌ای جدی برای افکار عمومی بدل می شد.

اولین قهر تاریخی افکار عمومی با پراید اوایل دهه نود، در بحران ارزی رخ داد؛ وقتی پراید ناگهانی مرز قیمتی ۸ تا ۱۸میلیون را در نوردید و در طنزهای کلامی ایرانیان جایگاه ویژه ای را از آن خود کرد. پراید ۱۸ میلیونی نماد لاکچری تقلبی ناشی از تورم نامیده می شد، پراید و پسته در روزهای سخت سال ۱۳۹۱ دستمایه بسیاری از طنزهای کلامی بودند؛ «جایتان خالی در پراید نشسته بودیم و پسته می خوردیم»؛ عبارتی بود که ابتدای بسیاری از جوک‌ها قرار داشت.

هنوز بازار ایران و افکار عمومی با پراید بیست و چند میلیونی کنار نیامده بود که بحران ارزی سال ۱۳۹۷، تیر خلاص را به بازار ارزان‌ترین خودروی داخلی زد؛ پراید ۵۰ میلیونی و پراید شصت میلیونی این بار دیگر دستمایه شوخی‌های اینستاگرامی و ... نبود، نشانه‌ای بود از عصبیت مصرف‌کنندگانی که این قیمت را برای خودرویی ۲۶ ساله بر نمی تافتند.

در حالی که اعتراضات نسبت به قیمت بالای این خودرو ادامه داشت، قیمت‌های متفاوتی به عنوان قیمت تمام شده پراید اعلام می‌شد، از ۳۶ میلیون تومان تا ۴۳ میلیون اما رحمانی وزیر صنعت، معدن و تجارت قیمت تمام شده پراید ۱۱۱ را حدود ۳۵ تا ۳۶ میلیون تومان اعلام کرد.

صورت‌های مالی سایپا در سال گذشته نشان می داد تولید تمام محصولات این شرکت در سال ۹۷ توام با زیان بوده که بیشترین آن نیز به پراید تعلق دارد و در این بین، تولید پراید، ۸۵۰ میلیارد تومان زیان برای سایپا به همراه داشته است. خودرویی که با یک میلیون و هشتصد هزار تومان به بازار ایران سلام کرد، در آستانه ۵۰ میلیون تومان قرار است از بازار خداحافظی کند، این بار اما کسی از رفتن پراید هیجان زده نیست، تجربه خداحافظی پیکان این را می‌گوید؛ پیش بینی درست از آب در نیامده را هنوز می توان در موزه خودرو یافت، بر پیکانی که جهانگیری بر آن نوشت؛ «پیکان ارابه‌ای بود که صنعت خودرو بر دوش آن شکل گرفت و امروز به موزه می رود تا نظاره گر اعتلای این صنعت باشد. « اما تقدیر چنین نبود. خودروها می‌آیند و می‌روند، مشکلات در صنعت دولتی خودروسازی اما پابرجاست.

میدان داران اجازه کاهش قیمت گوشت را نمی‌دهند

بخش اقتصاد– با توجه به مازاد انباشت دام، دامداران حاضرند لاشه گوساله و گوسفند را به طور مستقیم با نرخ مناسب در بازار عرضه کنند.

منصور پوریان رئیس شورای تامین کنندگان دام کشور در گفت و گو با باشگاه خبرنگاران جوان، با اشاره به اینکه بازار دام سبک و سنگین در رکود به سر می‌برد، اظهار کرد: اگرچه دامداران به سبب انباشت دام در واحدهای دامداری در سخت‌ترین شرایط قرار دارند، اما مغازه داران همواره سعی می‌کنند دام را با نرخ‌های بالایی در بازار عرضه کنند.

وی افزود: با توجه به مازاد انباشت دام، دامداران حاضرند هر کیلو لاشه گوساله را با نرخ ۷۲ هزار و لاشه گوسفندی را ۸۵ هزار تومان به طور مستقیم در بازار عرضه کنند، اما میدان داران اجازه کاهش قیمت گوشت در بازار را نمی‌دهند.

پوریان ادامه داد: بنابر رایزنی‌های صورت گرفته باید شرایطی برای دامداران فراهم شود تا بتوانند دام تولیدی را به طور مستقیم کشتار و عرضه کنند؛ که متاسفانه علی رغم برگزاری ۲ جلسه در خصوص عرضه مستقیم لاشه با فروشگاه‌های زنجیره‌ای و فروشندگان گوشت، اما تاکنون به بهانه‌های مختلف جوابی دریافت نکردیم. پوریان قیمت هر کیلو دام سبک درب دامداری را ۳۸ هزار تومان اعلام کرد و گفت: این در حالی است که به سبب سودجویی عوامل واسطه، هر کیلو دام با نرخ ۴۷ تا ۴۹ هزار تومان در میادین عرضه می‌شود.

رئیس شورای تامین کنندگان دام کشور با اشاره به اینکه کمبودی در عرضه دام زنده وجود ندارد، بیان کرد: با توجه به شرایط بارندگی و رویش مناسب علوفه در صحرا، دامداران با مازاد انباشت دام روبرو هستند.

پوریان در پایان تصریح کرد: با وجود انباشت دام در واحدها انتظار می‌رود که قیمت گوشت در بازار کاهش یابد، اما چوبداران و میدان داران به دلیل سودجویی بیشتر تمایلی به کاهش قیمت ندارند و همچنان با مطرح کردن کمبود عرضه، سعی دارند سودهای فعلی خود را حفظ کنند.

۲۴۰ میلیون کارت بانکی بدون استفاده در دست مردم

بخش اقتصاد– شمار کارت‌های بانکی در تیرماه به بیش از ۳۴۱ میلیون و سه هزار کارت رسیده که تنها ۱۰۱ میلیون و ۲۵۳ هزار کارت دارای تراکنش در شبکه پرداخت بوده که نشان می‌دهد بیشتر کارت‌های صادره (معادل ۲۳۹ میلیون و ۷۵۰ هزار کارت) فاقد تراکنش در شبکه پرداخت و بدون استفاده مانده‌اند. البته برخی از این کارت‌ها از دستگاه‌های خودپرداز استفاده کرده‌اند.

کارت‌های بانکی دارای تراکنش در شبکه الکترونیکی پرداخت کارت کشور (شاپرک) به لحاظ کاربری در سه دسته کارت برداشت (بدهی)، کارت اعتباری و کارت پیش پرداخته یا بی نام (کارت هدیه و بن کارت) طبقه بندی می‌شوند که بررسی‌ها نشان دهنده افزایش صدور کارت‌های برداشت و اعتباری و کاهش صدور کارت‌های هدیه و بن کارت است.

بر اساس تازه‌ترین آمار بانک مرکزی، شمار کارت‌های بانکی در تیرماه به بیش از ۳۴۱ میلیون کارت رسید که حدود ۹۲ میلیون و ۷۶۰ هزار عدد کارت متعلق به تهران و ۲۴۸ میلیون و ۲۴۳ هزار عدد کارت متعلق به استانها بوده است.

تیر ماه ۱۳۹۸ تعداد کارت‌های بانکی تراکنش‌دار در سامانه پرداخت کشور ۱۰۱ میلیون و ۲۵۳ هزار و ۱۷۵ عدد کارت بود که رشد ۱.۳ درصدی را در مقایسه با خرداد امسال نشان می‌دهد. خرداد امسال تعداد ۹۹ میلیون و ۹۵۱ هزار و ۴۴۵ عدد انواع کارت بانکی وجود داشته است.

بررسی میان انواع کارت‌های صادره، بیشترین تعداد با ۹۶ میلیون و ۸۲۹ هزار و ۴۲۵ عدد کارت و سهم تعدادی ۹۵.۶ درصدی متعلق به کارت برداشت و کمترین تعداد آن با ۱۱۶ هزار و ۴۵۰ عدد و سهم ۰.۱۲ درصدی متعلق به کارت اعتباری بوده است.

شمار کارت‌های هدیه و بن کارت نیز چهار میلیون و ۳۰۷ هزار و ۳۰۰ عدد کارت معادل ۴.۲۵ درصد است.

مقایسه آمار کارت‌های تراکنش‌دار تیرماه در مقایسه با خرداد ماه نشان می‌دهد که شمار کارت‌های برداشت ۱.۶۳ درصد رشد داشته است.

تعداد کارت‌های اعتباری نیز ۴۲.۲ درصد رشد یافته، اما شمار کارت‌های هدیه و بن کارت حدود ۶.۱ درصد کاهش داشته است.

رتبه بندی بانک‌ها در صدور کارت‌های پرداخت

بررسی آمار منتشر شده توسط بانک مرکزی و شبکه الکترونیکی پرداخت کارت کشور نشان می‌دهد که ۱۰۱ میلیون و ۲۵۳ هزار و ۱۷۵ عدد کارت‌های تراکنش دار در تیرماه توسط ۳۶ بانک کشور صادر شده‌اند که بیشترین سهم آن به سه بانک دولتی و نیمه دولتی ملی (با ۲۲.۲ درصد)، ملت (۱۱.۳ درصد) و صادرات (۱۱.۳ درصد) تعلق داشت.

بانک های کشاورزی (۷.۴ درصد)، سپه (۶.۸ درصد)، رفاه (۶.۶ درصد)، تجارت (۶.۴ درصد) و مسکن (۳.۱ درصد) در جایگاه های بعدی قرار گرفته‌اند.

سهم اندک کارت‌های اعتباری در شبکه بانکی کشور

بررسی ها نشان می دهد در تیرماه بیشترین «کارت برداشت» تراکنش‌دار به ترتیب متعلق به بانک های ملی ایران، صادرات و ملت بود.

بیشترین «کارت هدیه و بن کارت» تراکنش‌دار نیز متعلق به بانک‌های ملی ایران، پارسیان و ملت و بیشترین «کارت اعتباری» تراکنش‌دار متعلق به بانک‌های ملت، صادرات و سپه بوده است.

بر اساس آمار، بیشترین سهم از تعداد کارت تراکنش‌دار در همه بانک‌ها به ترتیب به «کارت برداشت»، «کارت هدیه و بن کارت» و «کارت اعتباری» تعلق داشته، حتی در برخی بانک‌ها سهم کارت اعتباری، صفر بوده است.

قعرنشینان پرداخت الکترونیکی در کشور

آمار منتشر شده توسط بانک مرکزی و شبکه الکترونیکی پرداخت کارت کشور حاکی از این است که بیشترین گردش مالی تیر ۱۳۹۸ در بانک‌های ملت، ملی و صادرات بوده است.

کمترین گردش مالی شبکه پرداخت کشور (شاپرک) نیز به «بانک مشترک ایران- ونزوئلا» تعلق داشت.

بانک توسعه صادرات ایران، موسسه اعتباری توسعه، بانک صنعت و معدن و خاورمیانه نیز در قعر جدول دارندگان گردش مالی در شبکه پرداخت قرار دارند.

چرتکه

ممنوعیت واردات برنج موجب رشد ۲۰ درصدی قیمت داخلی شد

بخش اقتصاد– دبیر انجمن واردکنندگان برنج کشور از ممنوعیت واردات برنج در فصل برداشت برنج خبر داد.

«مسیح کشاورز» در گفت و گو با ایرنا افزود: سیاست ممنوعیت واردات برنج در فصل برداشت موجب شد که قیمت برنج داخلی در شالیزارها ۲۰ درصد افزایش پیدا کند.

محمد باقر نوبخت رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور ۲۲ مردادماه در نامه ای به وزیر امور اقتصادی و دارایی، نوشت: پیرو مذاکرات مطروحه در جلسه ۲۰ مرداد هیات وزیران، در خصوص ضرورت اجرای ممنوعیت فصلی واردات برنج در سال جاری، خواهشمند است مراتب به گمرکات کشور جهت رعایت این ممنوعیت ابلاغ شود.

کشاورز تصریح کرد: نیاز مصرف سالیانه برنج در کشور نزدیک به ۳.۲ میلیون تن است که حدود ۲ میلیون تن آن از محل تولید داخل و بقیه از محل واردات تامین می شود، بنابراین برای تامین نیاز داخلی، نیاز به واردات وجود دارد.

وی با بیان این که از ابتدای امسال تاکنون نزدیک به ۸۶۰ هزارتن انواع برنج خارجی وارد کشور شده، گفت: اکنون ۲۲۰ هزارتن برنج وارداتی در گمرکات کشور وجود دارد که در انتظار ترخیص است.

دبیر انجمن مزبور گفت: ممنوعیت واردات برنج در فصل برداشت و همچنین فرارسیدن ماه محرم و افزایش مصرف این محصول برای نذورات، احتمال افزایش قیمت برنج وارداتی نیز در بازار مورد انتظار است.

وی خاطرنشان کرد: سال ۹۱ به دلیل کاهش واردات، کمبود برنج در بازار پدید آمد و دولت در سال ۹۲ برای جبران این موضوع اقدام به واردات ۶۵۰ هزارتن برنج کرد، اما در سالهای بعد به دلیل واردات بی رویه ، دولت یازدهم اقدام به سیاست گذاری ممنوعیت واردات برنج در فصل برداشت به منظور حمایت از تولیدکنندگان داخلی انجام داد.

کشاورز افزود: سیاست گذاری ممنوعیت واردات برنج در فصل برداشت محصول داخلی برای آن زمان منطقی بود، اما اکنون با توجه به افزایش قیمت برنج داخلی با وجود افزایش تولید، سیاست ممنوعیت واردات در فصل برداشت می تواند علاوه بر افزایش قیمت برنج داخلی منجر به افزایش نرخ برنج خارجی نیز شود.

وی اظهار داشت: شرکت بازرگانی دولتی ایران نیز برای تنظیم بازار این محصول و حفظ ذخایر استراتژیک سالانه بخشی از برنج مورد نیاز کشور را در سایر ماه های سال تامین و وارد می کند.

به گزارش ایرنا؛ طی ماه های گذشته قیمت هر کیلوگرم برنج خارجی هندی متناسب با برندهای مختلف ۶ هزار و ۸۰۰ تا هشت هزار تومان و قیمت انواع برنج ایرانی در فروشگاه های بزرگ از کیلویی ۱۳ هزار و ۵۰۰ تومان تا ۲۴ هزارتومان در سطح خرده فروشی ها عرضه شده بود.

اکنون قیمت برخی ارقام برنج داخلی در خرده فروشی ها به بیش از ۲۷ تا ۲۸ هزارتومان نیز می رسد.

بازار خودرو در رکود معاملاتی

بخش اقتصاد– رئیس اتحادیه فروشندگان خودرو گفت: خودروسازان می‌توانند با یک اقدام مثبت، اختلاف قیمت در بازار و کارخانه را به صفر برسانند چرا که خریداری در بازار نیست. سعید موتمنی رئیس اتحادیه فروشندگان خودرو در گفت‌وگو با باشگاه خبرنگاران جوان؛ درباره وضع بازار خودرو اظهار کرد: هم اکنون قیمت انواع خودرو در بازار با ثبات است و نوسان قابل توجهی در بازار دیده نمی شود.

رئیس اتحادیه فروشندگان خودرو در ادامه از قیمت خودروهای داخلی و وارداتی در بازار خبر داد و تصریح کرد: پراید ۱۱۱، حدود ۴۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان، پراید ۱۳۱، حدود ۴۴ میلیون تومان، پژو ۲۰۶ تیپ ۲، حدود ۸۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۶ تیپ ۵، حدود ۹۷ میلیون تومان، پژو ۴۰۵، حدود ۷۴ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان، تیبا ۵۱ میلیون تومان، سمند ال ایکس، ۷۸ میلیون تومان، سراتو ۴۸۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۰۸، حدود ۳۱۳ میلیون تومان است.

موتمنی در ادامه از بازرسی نهادهای نظارتی بر قیمت خودرو در بازار خبر داد و افزود: نظارت ها در صورتی می تواند نتیجه بخش باشد که قیمت تمام شده کالا در کشور مشخص شود.

واردات ۱۱ میلیون تن کالای اساسی در پنج ماه

بخش اقتصاد– مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی از واردات ۱۱ میلیون تن کالای اساسی به کشور در ۵ ماه نخست امسال خبر داد و گفت: حدود ۷ میلیون تن آن در بندر امام خمینی (ره) تخلیه و بارگیری شده است.

روانبخش بهزادیان گفت: براساس آمارهای موجود میزان واردات و تخلیه کالای اساسی به بنادر کشور از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۱ میلیون تن بوده است که این میزان نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۶۷ درصدی را نشان می دهد و این اتفاق با تدابیر و همت جمعی تمامی آحاد سازمانی شاغل در بنادر، ستاد مرکزی و همکاری و هماهنگی با سازمان‌ها و نهادهای دولتی و بخش خصوصی کشور به دست آمده است.