

«امیرحسن کاکایی» در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، خصوصی سازی را شرطی لازم، اما ناکافی دانست:

رویکرد وزارت صمت همچنان ممانعت از واگذاری خودروسازان است



رامشین موقی

کلی تصدی گری بخش خصوصی، هم در همین سیاست‌ها معلوم است. در نتیجه این عزم خلی وقتست که جدی است اما به هر حال ظاهر آکثون نشانه‌ای از تغییر موضع وزارت صمت ملاحظه نمی شود.

این استاد دانشگاه درباره علت مخالفت وزارت صمت با خصوصی سازی خودروسازان بیان کرد: وزارت صمت چندبهبانه دارد که همچنان هم وجود دارد. مثلاً مطرح می کند که به چه شخص یا نهادی نفعی رسیده است و شوروی واگذاری، واگذاری مدیریت و سهام این خودروسازان را مصوب کرده است. همچنین روز گذشته رئیس اتاق بازرگانی تهران دربارۀ این واگذاری اعلام کرد: آقای رئیس جمهور به صراحت گفتند که از آقای اتابک قول گرفته‌اند دولت تا پایان سال جاری از موضوع خودرو خارج شود و مدیریت یا سهام شرکت‌ها را واگذار کند و عزم را جزم کرده‌اند این داستان را تمام کنند.

به گفته او، حتی اکنون که دولت جدید آمده، به صورت طبیعی دوباره بدنه وزارتخانه ادعای کنند که چه کاری است که اکنون واگذار کنیم و دست نگه داریم تا درست شود و بعد واگذار کنیم.

پول و قدرت وزارتخانه‌ها در شرکت‌های دولتی است

کاکایی درباره الزامات خصوصی سازی موقی خودروسازی عنوان کرد: اولاً وظیفه دولت است که طبق همان سیاست‌های اصل ۴۴ نظام حکمرانی را اصلاح کند و از آن طرف هم بخش خصوصی خوب عمل کند. نتیجه این تغییر چیست؟ دولت دیگر نمی تواند پشت خودروساز قایم شود و باید پاسخگو باشد و از آنطرف هم به نوعی چیزی در دستش نیست.

کارشناس ارشد صنعت خودرو: نه تنها چاره‌ای جز خصوصی سازی نیست بلکه باید به بخش خصوصی هم کمک کنیم

امیرحسن کاکایی با اشاره به اینکه اکنون بحث واگذاری توسط وزارت اقتصاد اعلام شده است، تأکید کرد که «توسعه ایرانی» درباره عزم موجود در حکمیت برای خصوصی سازی خودروسازان دولتی یادآور شد: زمانی که آقای رئیسی هم آمده بود، عزمش جدی بود و حتی عزم وزیر اقتصاد وقت هم جدی بود؛ اما به نوعی وزارت صمت مقابل آن ایستاد.

امیرحسن کاکایی با اشاره به اینکه اکنون بحث واگذاری توسط وزارت اقتصاد اعلام شده است، تأکید کرد که «توسعه ایرانی» درباره عزم موجود در حکمیت برای خصوصی سازی خودروسازان دولتی یادآور شد: زمانی که آقای رئیسی هم آمده بود، عزمش جدی بود و حتی عزم وزیر اقتصاد وقت هم جدی بود؛ اما به نوعی وزارت صمت مقابل آن ایستاد.

امیرحسن کاکایی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: «۷ سال است که ایران خودرو و سایپا از بان می دهند. این دوشرکت خودرهای جدید هم ارائه می دهند اما بهرغم حمایتان نگاه مردم و هم نسبت به آنها منفی است و هر دو سهم خود را در بازار از دست می دهند. دیگر چه چیزی می خواهیم ببینیم که شکست و بن بست مدیریت دولتی را ملاحظه کنیم؟

کلی تصدی گری بخش خصوصی، هم در همین سیاست‌ها معلوم است. در نتیجه این عزم خلی وقتست که جدی است اما به هر حال ظاهر آکثون نشانه‌ای از تغییر موضع وزارت صمت ملاحظه نمی شود.

این استاد دانشگاه درباره علت مخالفت وزارت صمت با خصوصی سازی خودروسازان بیان کرد: وزارت صمت چندبهبانه دارد که همچنان هم وجود دارد. مثلاً مطرح می کند که به چه شخص یا نهادی نفعی رسیده است و شوروی واگذاری، واگذاری مدیریت و سهام این خودروسازان را مصوب کرده است. همچنین روز گذشته رئیس اتاق بازرگانی تهران دربارۀ این واگذاری اعلام کرد: آقای رئیس جمهور به صراحت گفتند که از آقای اتابک قول گرفته‌اند دولت تا پایان سال جاری از موضوع خودرو خارج شود و مدیریت یا سهام شرکت‌ها را واگذار کند و عزم را جزم کرده‌اند این داستان را تمام کنند.

به گفته او، حتی اکنون که دولت جدید آمده، به صورت طبیعی دوباره بدنه وزارتخانه ادعای کنند که چه کاری است که اکنون واگذار کنیم و دست نگه داریم تا درست شود و بعد واگذار کنیم.

مشکل اصلی، قبول مدیریت بخش خصوصی است

کاکایی خصوصی سازی خودروسازی را اجبار دانست زیرا مسیر مدیریت دولتی به بن بست رسیده است. او درباره بن بست مدیریت دولتی گفت: دیگر چه چیز را باید با چشمان خود ببینیم؟ ۷ سال است که ایران خودرو و سایپا از بان می دهند و دیگر چه چیزی می خواهیم ببینیم که شکست را ملاحظه کنیم؟

این استاد دانشگاه توضیح داد: علت بن بست مدیریت دولتی این است که کل اقتصاد کشور بحران دارد و ضمانت در دنیا هم اقتصاد در حال زبر و رو شدن است؛ در دنیا تحولات خیلی زیادی وجود دارد که بحران است. در چنین شرایطی به افرادی برای مدیریت نیاز داریم که احساس مالکیت بکنند و برای بلندمدت، نه ماندن پشت میزشان، برنامه ریزی داشته باشند.

کاکایی با تأکید بر اینکه چاره‌ای جز خصوصی سازی نیست، افزود: نه تنها چاره‌ای نیست بلکه ما باید به بخش خصوصی هم کمک کنیم که صنعت را نجات دهد. همچنین به بخش خصوصی دو نگاه موجود است؛ زمانی است که می خواهیم به بخش خصوصی پاس بدهیم و بعد بگوییم لنگش کن و برای موفقیتش مانع تراشی کنیم اما زمانی هم است که واقعاً می خواهیم موفق شود. پس هیچ راهی نداریم جز اینکه بسیاری از شرکت‌های بزرگ، به طور خاص ایران خودرو و سایپا را خصوصی سازی و حمایت کنیم. به اعتقاد او، این حمایت البته نباید از جنس حمایت‌هایی نظیر جلوگیری از واردات باشد بلکه باید به شکل حمایت‌های اصولی، درست و اساسی باشد. حتی بهتر است که اصلا دولت و مجلس قانونی برای مانع تراشی خصوصی سازی در کشور وجود دارد. حتی تجربه خصوصی سازی‌های ناموفق قبلی هم هست که باز دولتی‌ها آن را رها نکردند و آنقدر خوب

راه دیگری نداریم، همچنین بیان کرد: ضمناً خصوصی سازی لزوماً معادل دادن کامل سهام دولتی به بخش خصوصی نیست. در ایران خودرو ۵ تا ۶ درصد سهام متعلق به دولت است و اشکالی هم ندارد. مهم اینست که طبق قانون تجارت مدیرعامل تعیین شود.

کاکایی اضافه کرد: مشکل اصلی لزوماً مالکیت نیست بلکه قبول مدیریت بخش خصوصی است. همین اکنون ایران خودرو و سایپا از لحاظ حقوقی خصوصی هستند اما مشکل اینجاست که دولت نمی گذارد قانون تجارت اعمال شود. او تصریح کرد: خصوصی سازی بهترین روش ممکنه است که موانعی هم دارد و باید آنها را رفع کرد و این رفع هم کاملاً شدنی است.

خصوصی سازی به همراه اصلاح حکمرانی، قیمت‌ها را تعدیل می کند

این استاد دانشگاه در پاسخ به اینکه «همین اکنون هم بسیاری از مردم به دلیل کیفیت پایین محصولات خودروسازان داخلی از قیمت بالای آنها شکایت دارند؛ آیا خصوصی سازی منجر به افزایش بیشتر قیمت‌ها نمی شود؟»، عنوان کرد که خصوصی سازی لزوماً به افزایش قیمت‌ها منجر نمی شود اما می تواند هم منجر شود.

کاکایی درباره نارضایتی‌های مردم از خودروها اظهار کرد: باید واقع‌نگر شویم، بخشی از مردم از قیمت‌های در بازار ناراضی هستند و بخشی از مردم هم از قیمت خودرو نسبت به وضعیت در آمدیشان ناراضی هستند در ضمن اینکه نسبت به کیفیت آن هم نارضایتی وجود دارد. این مشکلات هیچ ربطی به خصوصی سازی ندارد زیرا بخشی از نارضایتی، مربوط به نظام تعرفه‌ای، مالیاتی و تومی کشور است. نمونه آن مدیران خودرو است که صاحب چینی‌ها دارد و همه هم می گویند چرا خودروی این شرکت دو و نیم برابر یک خودروی چینی است در صورتی که خود تولیدکننده چینی است.

او بیان کرد: بخشی از مشکل قیمت گران و کیفیت پایین مربوط به مدیریت دولتی یا خصوصی نیست، اگر اینطور است پس چرا باید خصوصی کنیم؟ نکته اینجاست که بخش خصوصی، مانند مدیران خودرو، به تدریج پیشرفت می کند و این خاصیت بخش خصوصی است اما یک تفاوت مهم هم ایران خودرو و سایپا با بقیه دارد. ایران خودرو و سایپا خودروساز هستند و به هر حال بزرگ‌ند و تیراژهایی دارند که می توانند کارهای بزرگی انجام دهند و می تواند کمی قیمت‌ها را حتی کاهش دهد هر چند که قیمت‌ها هیچوقت از یک حدی پایینتر نمی آیند.

این تحلیلگر صنعت خودرو با تأکید بر اینکه با خصوصی سازی کیفیت و قابلیت‌ها امپتان بالا خواهد رفت، ادامه داد: پژو پارس مدتی است که دیگر تولید نمی شود و ایران خودرو قیمت آن را تعیین نمی کند ولی قیمت آن در بازار نزدیک ۷۰۰ میلیون است. چرا بی این برمی گردد به نظام اقتصادی کشور. وقتی این خودروها حذف می شوند چیزی جای آن را می گیرد؟ همچنین همه ما تمرکزمان روی خودرو است اما وضعیت موتورسیکلت چطور است؟ مگر بازار موتورسیکلت آزاد نیست پس چرا قیمت موتورسیکلت به براید رسید؟ پس دو اشکال وجود دارد، یکی بهره‌وری پایین است و بخش مهمی از آن می تواند توسط بهش خصوصی حل شود.

کاکایی تأکید کرد: خصوصی سازی فقط شرط لازم است و شرط کافی نیست. اکنون مثلاً می توان تعرفه را پایین آورد تا قیمت خودرو صاف شود اما آیا کار درست است؟ خیر، زیرا وقتی تعرفه حذف شود، دولت باید درآمد خود را از جای دیگر مانند مالیات تأمین کند. پس اگر قرار باشد قیمت خودرو به درآمدهای ما نزدیک شود، باید بهره‌وری حکمرانی را بالا ببریم. هدف اصلی ۴۴ و سیاست‌های ذیل آن که در سال ۸۶ ابلاغ شد، همین بود.

او به اشتباه دولت از زمان ابلاغ اصل ۴۴ تاکنون اشاره کرد و گفت: دولت‌ها در این مدت دو اشتباه همزمان کردند؛ یک اینکه تصدی گری را رها کردند و به بدترین تصدی گری‌ها رسیدند و دوم، اینکه واگذاری صنعت خودروه به چینی‌ها محتمل است اما بعد است چینی‌ها جلو می‌بندند و برای سرمایه‌گذاری بلندمدت در کشور ما آمادگی داشته باشند زیرا همین الان هم استفاده خود را از بازار ایران می‌برند پس چرا باید سرمایه‌گذاری کنند؟ آنها هم منطور مجانی بازار ایران را دارند، چرا باید ریسک کنند و آبروی خودشان را ببرند؟

راه دیگری نداریم، همچنین بیان کرد: ضمناً خصوصی سازی لزوماً معادل دادن کامل سهام دولتی به بخش خصوصی نیست. در ایران خودرو ۵ تا ۶ درصد سهام متعلق به دولت است و اشکالی هم ندارد. مهم اینست که طبق قانون تجارت مدیرعامل تعیین شود.

کاکایی اضافه کرد: مشکل اصلی لزوماً مالکیت نیست بلکه قبول مدیریت بخش خصوصی است. همین اکنون ایران خودرو و سایپا از لحاظ حقوقی خصوصی هستند اما مشکل اینجاست که دولت نمی گذارد قانون تجارت اعمال شود. او تصریح کرد: خصوصی سازی بهترین روش ممکنه است که موانعی هم دارد و باید آنها را رفع کرد و این رفع هم کاملاً شدنی است.

خصوصی سازی به همراه اصلاح حکمرانی، قیمت‌ها را تعدیل می کند

این استاد دانشگاه درباره اثر خصوصی سازی بر قیمت‌ها اظهار کرد: اگر خصوصی سازی درست انجام شود و دولتی‌ها به کار اصلی بپردازند، تا ۲ تا ۳ سال طول می کشد که تفاوت‌ها را حس کنیم و اگر از آنطرف هم حکمرانی درست شود، باز تفاوت را حس می کنیم. در این شرایط هم یک صنعت بالنده رقیابتی داریم و هم قیمت‌ها معقول تر شده است. اما اگر خصوصی سازی بدون این شرایط رخ دهد فایده ندارد و دولت روز به روز ناکارآمدتر می شود و مالیات‌ها را بالا می برد.

کاکایی افزود: اگر سیاست‌های اصل ۴۴ درست اجرا شوند، قیمت خودرو در میان مدت پایین می آید و کیفیت بالا می‌رود که اجراهم باید با اصلاح حکمرانی همراه شود و مهمترین بخش این اصلاح، نظام تعرفه‌ای مالیاتی ارزی است. همین دو سه ماه گذشته راتر از نیمایی را برداشتند و می خواهند اصلاح کنند اما هنوز کامل حل نشده است پس طبیعی است که قیمت تمام شده بالا برود.

به گفته او، افزایش ۵۰ درصدی ارز به معنی کاهش ارزش ریال است و برای حل مشکل کاهش ارزش ریال باید بقیه مسئولین این کار، امم از نظام بانکی و بودجه‌ریزی را گرفت. اما نظام بانکی و بودجه‌ریزی هم درست نمی شوند زیرا پشت‌مسائل تصدی گری صنایعی مثل خودرو قایم شده و جلوی رشد اقتصاد مبتنی بر تولید و فناوری را گرفته‌اند.

چینی‌ها همین اکنون هم بازار را را محتمل است اما بعد است چینی‌ها جلو می‌بندند و برای سرمایه‌گذاری بلندمدت در کشور ما آمادگی داشته باشند زیرا همین الان هم استفاده خود را از بازار ایران می‌برند پس چرا باید سرمایه‌گذاری کنند؟ آنها هم منطور مجانی بازار ایران را دارند، چرا باید ریسک کنند و آبروی خودشان را ببرند؟

این کارشناس صنعت خودرو درباره احتمال واگذاری این صنعت به چینی‌ها گفت: محتمل است اما بعد است چینی‌ها جلو می‌بندند زیرا با چینی‌ها درست رفتار نکردیم به صورتی که متخصصان روابط با چین می گویند که ما به چین به عنوان یک شریک قیمت نگاه می کنیم. برنامۀ اصلی برای ارتباط با آن داریم. کاکایی با اشاره به برنامه ۲۵ ساله ایران و چین، بیان کرد: در برنامه ۲۵ ساله هم هیچ دستاورد مشخصی از چینی‌ها نخواستیم و هر چه آرزو کردیم را به آنها گفتیم. در نتیجه چینی‌ها بعد است که برای سرمایه‌گذاری بلندمدت آمادگی داشته باشند زیرا همین الان هم استفاده خود را از بازار ایران می‌برند پس چرا باید سرمایه‌گذاری کنند؟ آنها هم منطور مجانی بازار ایران را دارند، چرا باید ریسک کنند و آبروی خودشان را ببرند؟

او اظهار کرد: بعد است که چینی‌ها پیشقدم شوند و ضمناً اگر حتی به آنها واگذا شود، ایران خودرو و سایپا را به آن معنی که مدنظر است، نمی توانند نجات دهند. به دو صورت می توان ایران خودرو و سایپا را نجات داد؛ یک روش اینست که این دو خودروساز مونتاژ کار شوند و تنها از نظر اقتصادی نجات پیدا کنند اما شبکه زنجیره تأمین ما نابود می شود در حالی که چنین چیزی مطلوب ما نیست؛ چیزی که مدنظر ماست اینست که ایران خودرو و سایپا را رشد بدهیم که همراه با زنجیره تأمین خود رشد کنند و این کار را چنین نخواهد کرد و به ضرر آن تمام می شود.

این استاد دانشگاه ادامه داد: اکنون چین حسابی ما را می دوشد پس چرا باید چنین کاری کند و قلعه‌سازان خود را بیکار کند؟ پول نفت ما که دست چین است و به زور مجبوریم از آن خرید کنیم پس چرا باید سرمایه‌گذاری و ریسک کند؟ بنابراین بعد است چینی‌ها صنعت را در دست بگیرند اما ایرانی‌ها و چینی‌ها حتماً باید با هم تعامل کنند زیرا اگر چینی‌ها نبودند کلا صنعت خودروی ما خوابیده بود.

کاکایی در پایان خاطر نشان کرد: اما اینکه چینی‌ها بخواهند در مقام صاحب خودروسازان قرار بگیرند، نه مورد موافقت نظام است و نه خود چینی‌ها حاضرند چنین شرایطی را با توجه به ریسک‌های موجود ایران که کم هم نیست، بپذیرند.

خبر اقتصادی

یک نماینده مجلس:

رانت خواران ارزی علیه وزیر اقتصاد شمشیر کشیده‌اند



نماینده خرم‌آباد در مجلس گفت: متأسفانه علم طرح استیضاح آقای همتی توسط عده‌ای برداشته شده که همه چیز اساسی می‌بینند و اکثریت مجلس موافق چنین رویه‌ای نیستند. در اکثر مواقع که وزرا برای پاسخگویی به مجلس می‌آیند، نمایندگان را قانع می‌کنند، زیرا واقعیت‌ها را در جلسات غیرعلنی بیان می‌کنند و می‌بینیم که واقعاً خیلی از موضوعات در اختیار این افراد نیست که ما را به این نقطه رسانده است. به گزارش اقتصاد ۲۴، رضا سپهوند تأکید کرد: وزیر اقتصاد این اراده را دارد که از زهای متنوع حذف شود و به تبع آن، رانت‌هایی که به وجود می‌آید از بین برود. حال جالب است کسانی که از این رانت‌ها بر خوردار هستند، علیه برنامه‌های آقای همتی شمشیر کشیدند و مرتباً تلاش می‌کنند و اراتاتون جلوه‌دهند.

عضو هیات نمایندگان اتاق عنوان کرد:

تعلیلی ۷۷۰۰ معدن به دلیل الزام به پرداخت حقوق دولتی



عضو هیات نمایندگان اتاق تهران گفت: در دنیا بیشترین حقوق دولتی از معدنکاران ایرانی گرفته می‌شود و این اتفاق باعث تعلیلی ۷۷۰۰ معدن کوچک و متوسط شده است. به گزارش ایلنا، بهرام شکوری در بیست و سومین نشست هیات نمایندگان اتاق تهران، تصریح کرد: معدن از انفال است و ما باید حقوق دولتی را به دولت بدهیم اما وقتی هنوز معدنکار نتوانسته مطالبات خود را تسویه کند امکان تسویه با دولت را ندارد.

بار شد ۴۹ هزار واحدی:

شاخص بورس به قله ۲۰۹ میلیون واحد رسید

شاخص بورس در جریان معاملات روز گذشته بازار سرمایه، بار شد ۴۹ هزار واحدی و شاهد به گزارش تسنیم، در جریان دادوستدهای دیروز بازار سرمایه، بیش از ۱۹ میلیارد و ۶۶۵ میلیون سهم و حق تقدم به ارزشی بالغ بر ۱۳ هزار و ۳۳۲ میلیارد تومان در بیش از ۴۶۴ هزار نوبت مورد دادوستد قرار گرفت و شاخص بورس بار شد ۴۹ هزار و ۹۰۵ واحدی در ارتفاع ۲۰۹ میلیون هم با معامله ۸ میلیارد و ۶۶۵ میلیون و برهه‌ای ارزش ۵۰۹ هزار و ۵۰۹ میلیارد تومان در ۳۲۸ هزار نوبت، شاخص فرابورس (ایفکس) ۴۰۱ واحد رشد کرد و در ارتفاع ۲۶ هزار و ۸۷۶ واحد قرار گرفت.

رئیس اتاق مشترک دو کشور خبر داد:

کاهش قدرت رقابت ایران در بازار تاجیکستان

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و تاجیکستان اعلام کرد: هزینه تولید در ایران بالاست و این از قدرت رقابت ایران با کشورهایمانند چین، ترکیه و امارات در بازار تاجیکستان کم می‌کند زیرا این کشور به دنبال کالای کم‌قیمت است و سه کشور یادشده سعی می‌کنند با تولید ارزان‌تر هم هر چه بیشتری از این بازار را به خود اختصاص دهند. به گزارش ایلنا، محمدحسین روشک همچنین عنوان کرد: در تلاش هستیم برهه‌های شیراز به دوشنبه را نیز راه‌اندازی کنیم زیرا از شیراز به بی‌پروازهای زیادی صورت می‌گیرد و این شهر می‌تواند واسطه سفر تاجیک‌ها به بی‌بی باشد.

موافقت مجلس با یک فوریت

طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی



نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جلسه علنی شنبه ۱۸ دی، با یک فوریت طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی موافقت کردند. به گزارش مهر، نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جلسه علنی روز گذشته مجلس متعین از ۲۴۶ مجمع نماینده حاضر در جلسه با یک فوریت طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی موافقت کردند. مهرداد اهوئی، به عنوان مخالف یک فوریت طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی، گفت: در گذشته وزارت مسکن و شهرسازی وجود داشت که برای کوچک شدن دولت، در وزارت راه و شهرسازی ادغام و یک وزارتخانه راه و شهرسازی تبدیل شد و حالا می‌خواهیم مجدداً به قبل بازگردیم.

رئیس گمرک اعلام کرد:

واردات سالانه ۱۰ میلیارد دلار کالا از طریق کوله‌بری و ملوانی



رئیس کل سازمان گمرک با اشاره به تنوع بالای رویه‌های وارداتی کشور نسبت به سایر کشورها، اعلام کرد: برآوردها حاکی از آن است که ارزش کوله‌بری و واردات ملوانی حدود ۱۰ میلیارد دلار است. به گزارش تسنیم، فرود عسگری با اشاره به وضعیت فعلی گمرک گفت: ما حدوداً با حجم تجارت خارجی ۱۲۰ میلیارد دلار، ۱۲۰ گمرک در کشور داریم حدود ۸۳ منطقه ویژه اقتصادی در کشور درست شد که در ۳۱ منطقه آن گمرک حضور دارد. ۲۰ بازار چه مشترک مرزی داریم و ۳۱ گمرک ملوانی هم اکنون وجود دارد.

مدیرعامل توانیر:

واردات برق ایران بیش از صادرات است

مدیرعامل شرکت توانیر گفت: اولویت وزارت نیرو تأمین برق داخل کشور است و در حال حاضر میزان واردات برق بیش از صادرات است. به گزارش ایلنا، مصطفی جیبی شهیدی افزود: میزان صادرات برق به کشور پاکستان کمتر از توافق قراردادی و در شرایط و ساعاتی که ظرفیت مازاد داشته باشیم متناسباً انجام می‌شود و میزان تبادل فعلی تأثیری بر ناتریز کنونی ندارد.

تبعات خروج صافولای عربستان از بازار ایران:

محتکران فعال شدند و قیمت روغن افزایش یافت

آن به سر می‌برد. در همین یک هفته‌نه تنها قیمت روغن وارد روند صعودی شده، بلکه در بسیاری از خرده‌فروشی‌ها و فروشگاه‌های آنلاین این کالا کمیاب شده است. گویی محتکرانی که در بازارهای ایران همواره در کمین نشسته‌اند، حالا فرصت را برای افزایش فعالیت خود غنیمت شمرده‌اند.

بر اساس نامه‌ای که دوازدهم دی منتشر شده است، گویا برخی فروشندگان توانسته‌اند مجوز افزایش ۱۵ تا ۲۱ درصدی قیمت روغن را دریافت کنند. البته برخی از مغازه‌داران هم با پاک کردن

پس از خروج هلدینگ صافولای عربستان از بازار ایران، روغن خوراکی در سطح خرده‌فروشی‌ها کمیاب شد و قیمت این محصول نیز افزایش یافت. آیا بازار هم محتکران فعال شده‌اند؟ به گزارش تجارت‌نیوز، هفته گذشته هلدینگ تولید مواد غذایی صافولا، بزرگ‌ترین شرکت سرمایه‌گذار عربستانی در ایران، سهام خود را به ارزش ۱۸۸ میلیون دلار به فروش گذاشت و از ایران خارج شد. بازار روغن خوراکی ایران که تا حدی زیادی تحت نفوذ این شرکت سعودی قرار داشت، حالا در شوک خروج