

تحلیلگر صنعت خودرو با انتقاد از نتایج خصوصی سازی بزرگترین خودروساز کشور :

منظور از واگذاری ایران خودرو، رفتن به سمت مونتاژ کاری بود!؟



رامتین مونق

چندماهه‌ای است که از تغییر مدیریت در ایران خودرو می‌گذرد و پس از برگزاری مجمع در بهمن‌ماه، گروه بهمن عملاً اختیار این خودروساز بزرگ را به دست گرفت. به عبارت دیگر، کروژ توانست توسط گروه بهمن، صاحب ایران خودرو بشود.

قبل از برگزاری مجمع، بسیاری شروع به صحبت از خصوصی سازی خودروسازان کرده بودند و ادعا می‌شد که دولت بالاخره در واگذاری خودروسازهای دولتی کوتاه آمده است اما پیداشدن سرو کله کروژ، خط بطلانی بر این فرضیه بود. در نهایت نیز دیوان عالی مهر تأییدبر مدیریت کروژ در ایران خودرو دبعده از این واگذاری، بسیاری هشدار دادند که ایران خودرو با واگذاری به یک بخش منتخب حاکمیتی، به سر نوشت خصوصی سازی های قبلی دچار خواهد شد. پیش‌بینی‌ای که آثار تحقق آن عیان شده‌است.

بعد از ایران خودرو نوبت به سایپا می‌رسد و اکنون طی آخرین اخبار، چهار گروه کنسرسیوم کرمان خودرو، انتخاب، گروه گلستان و هلدینگ منتسب به بانک زنجانی متقاضی خریدسهام تودلی سایپا هستند. بااین روند و به خصوص جولان مجدد «پ.ز» در اقتصاد کشور، آیا احتمال تکرار روند خصوصی سازی ایران خودرو در سایپا هم وجود دارد؟

ادعای پایان کابوس زبان انباشته باخصوصی سازی

در سال ۱۴۰۳ صنعت خودروسازی ایران با نثبت رشد تولید، خصوصی سازی ایران خودرو و افزایش سرمایه قابل توجه، یکی از تحولات مهم بازار سرمایه را رقم زد. کارشناسان معتقدند با کاهش تحریم‌ها و ورود فناوری‌های نوین، این صنعت می‌تواند در سال ۱۴۰۴ به جایگاهی بالاتر دست یابد و نقش آفرینی جدی تری در صادرات و رشد اقتصادی کشور داشته‌باشد.

اقتصادآنلاین، بر اساس گزارشی از مجمع ایران خودرو آورده است: «افزایش سرمایه این شرکت تا مبلغ ۲ هزار و ۱۶۵ میلیارد تومان به ۲۵۶ هزار و ۳۷۴ میلیارد تومان در تاریخ ۳۱ فروردین ۱۴۰۴ به ثبت رسید. با توجه به خصوصی سازی ایران خودرو، می‌توان امیدوار بود که این شرکت از سیاست‌های فاجعه‌بار قیمت‌گذاری دستوری که همواره توسط دولت‌ها اعمال شده، خارج‌شودو گامی

اقتصادآنلاین، بر اساس گزارشی از مجمع ایران خودرو آورده است: «افزایش سرمایه این شرکت تا مبلغ ۲ هزار و ۱۶۵ میلیارد تومان به ۲۵۶ هزار و ۳۷۴ میلیارد تومان در تاریخ ۳۱ فروردین ۱۴۰۴ به ثبت رسید. با توجه به خصوصی سازی ایران خودرو، می‌توان امیدوار بود که این شرکت از سیاست‌های فاجعه‌بار قیمت‌گذاری دستوری که همواره توسط دولت‌ها اعمال شده، خارج‌شودو گامی

مدیریت جدید ایران خودرو باشد

گزارش

دولت هزینه حمل‌ونقل را به توسعه پالایشگاه تهران ترجیح می‌دهد

تامین بنزین تهران از اراک و اصفهان!

پایین بودن کیفیت بنزین تولیدی در کشور، اثرات متعددی بر زندگی شهروندان گذاشته‌است. این بار مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران تا تامین بنزین تهران از طریق پالایشگاه اراک و اصفهان خیر داده‌است. موضوعی که نشان می‌دهد مسئولان تصمیم‌گیرنده هزینه حمل‌ونقل را راحت‌تر از هزینه توسعه تولید بنزین باکیفیتی می‌دانند!

به گزارش تجارت‌نیوز، کیفیت بنزین تولیدی در کشور همواره از موضوعات نگران‌کننده بوده‌است. پایین بودن کیفیت بنزین توزیع‌شده نه‌تنها بر سلامت شهروندان و انتشار آلاینده‌ها اثرگذار است، بلکه منجر به افزایش مصرف بنزین نیز می‌شود. سهم تولید بنزین یورو ۴ و یورو ۵ به‌عنوان استانداردهای حداقلی بنزین در سال ۱۴۰۳ به‌طور متوسط به ۲۹.۲ درصد رسید. این بدان معناست که از کل بنزین تولیدی در کشور، ۷۰.۸ درصد آن استانداردهای لازم را دارا نیستند. این موضوع مشکلات متعددی در زمینه تامین سوخت به وجود آورده‌است.

آن‌طور که محمد صادق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی

گفت و گو

کارشناس حوزه آب، پاسخ داد:

سرنوشت حق‌آبه ایران از آب‌های مرزی چه می‌شود؟

مرزی گفت: از دیدگاه میثانی باید بین تامین آب شیرین از دریا، رودهای مرزی و داخل کشور به لحاظ حقوقی شرایط متفاوتی قائل شد، مثلاً بعضی‌اوقات انتقال آب از دریا یا ماخریم و مرزهایی داریم و در آب‌های هم‌جوار و شیرین سازی آب هیچ‌گونه تعارض منافع وجود دارد اما بستگی دارد که هر کشوری چه میزان بخواهد مباحث زیست محیطی را رعایت کند. او افزود، مادر حال حاضر از لحاظ شیرین سازی در آب و تامین آب از آب‌های شور با سایر کشورها تعارض منافع نداریم و در واقع از این ناحیه جنگ آبی رخ نخواهد داد و به عبارت دیگر در حوزه خلیج فارس که جز به جز چالش‌ترین مناطق آبی دنیا است به لحاظ تامین و برداشت آب مشکلی وجود نداشته و ناسازگاری نداریم.

این کارشناس حوزه آب عنوان کرد: یکی از چالش‌های مادر حوزه آب‌های مرزی حقیابه هیرمند است طبق قرارداد ۱۹۵۳ ایران حدود ۸۲۰ میلیون مترمکعب حقیابه دارد که البته در سال‌های خشک این میزان کمتر می‌شودو اکنون ریشه‌اختلاف با افغانستان بر سر این حقیابه

برای سایپا اینقدر تمایل در دولت نمی‌بینم و روند موجود متفاوت است. کما اینکه کسانی که به عنوان متقاضی تأیید شده‌اند خیلی متفاوت هستند زیرا دو مجموعه خودروساز حضور دارند و دو مجموعه هم هستند که از این بیزنس بیرون هستند و فقط پول دارند.

او تصریح کرد: اگر بحث اهلیت و توانایی باشد خودروسازان اولویت دارند، ولی من نشان‌های از اینکه روند واگذاری سایپا مشابه ایران خودرو باشد، نمی‌بینم و برای ارزیابی این روند باید به عقبه نگاه کرد. همچنین در نظر داشتیم که سایپا به اندازه ایران خودرو متاع چشمگیری برای بخش خصوصی نیست.

این تحلیلگر ادامه داد: سایپایی چندسال اخیر، به خاطر جبران زیان انباشته، خیلی از اموال خود را واگذار کرده است برای همین اندازه ایران خودرو گردش مالی، محصول و پلتفرم ن‌سازد و روابط بین‌المللی کمتری هم دارد.

وفایی تأکید کرد: آنقدر که برای ایران خودرو اشتیاق وجود داشت برای سایپا نیست؛ اما ممکن است عملاً چالش‌های واگذاری ایران خودرو، مانند مخالفت با کروژ سر برنده‌ها و… رانداشته‌باشد.

به گفته او، حتی روند واگذاری سایپا چندان تثبیت‌شده نیست و می‌توان آن را شروع یک پروسه بلندمدت دانست.

آیا کروژ دغدغه پرداخت مطالبات رقبای ادارد؟

این کارشناس حوزه خودرو در ساره تأثیر خصوصی سازی ایران خودرو بر حل مشکل زبان انباشته عنوان کرد: حل مشکل زبان انباشته به این سرعت نشدنی است و انتظاری هم نیست. برای حل بخشی از مسائل مربوط به زبان انباشته سنگین شرکت، حداقل چندسال مالی نیازاست.

یک خودرو را در دسرو وارد و با یک داخلی سازی مختصری مونتاژ کند و بفروشد، چسرا برای خود در دسروهایی نظیر بدهی به قطعه‌سازان و… را ایجاد کند؟

این تحلیلگر صنعت خودرو و ادامه داد: تولید پلتفرم‌های فعلی مسیر سابق خود را با همه چالش‌ها می‌رود و حتی ممکن است برخی از خودروها از این خط تولید خارج شوند، این در حالی است که پیش از این، مونتاژ کاری در ایران خودرو محدود بود اما اکنون پررنگ شده‌است. البته اگر درهای کشور باز باشد مردم بهتر ششان خود را تشخیص می‌دهند ولی اگر منظور مدیریت جدید از شان مردم همین مونتاژ کاری باشد، شاید به هدف خود رسیدند!

وفایی همچنین مطرح کرد: در بخش خدمات هم دستاورد‌ها در حد آخرا بوده‌است، اما چیز قابل لمسی دیده نمی‌شود.

او با تصریح مجدد بر اینکه روند فعلی، خودروسازی نیست و تنها عرضه محصول جدید است، تأکید کرد: این مدت نکته مثبتی دیده نشده‌است، حتی افرادی هم که با این روند همسو بودند، اکنون دیگر نمی‌توانند حمایت کنند زیرا چیزی برای حمایت نمی‌بینند.

سایپامانند ایران خودرو متاع چشمگیری نیست

این کارشناس ارشد صنعت خودرو با اشاره به متقاضیان خرید سهام تودلی سایپا، درباره احتمال تکرار روند خصوصی سازی ایران خودرو در سایپا، اظهار کرد: پادمان نرود کروژ وقتی می‌خواست ایران خودرو را مالک شود، یک پلن بلندمدت تقریباً ده‌ساله چیده بود.

وفایی افزود: بعد از مدتی دولت عملاً مجبور شد ایران خودرو را بدهد. زیرا کروژ به همه ارگان فشار وارد کرده بود. البته ممکن است دولت سر سایپا آنقدر راحت نپذیرد زیرا دولت اساساً انگیزه‌ای برای واگذاری شرکت‌ها ندارد! اما آنقدر حرف از همه جنبه‌ها فشار آورد که دیگر تسلیم شد.

تامین بنزین تهران از پالایشگاه‌های اراک و اصفهان مستلزم صرف هزینه‌های قابل توجهی در حوزه حمل‌ونقل، لجستیک و نگهداری است. این موضوع فشار مضاعفی را بر زیرساخت‌های انتقال سوخت وارد می‌کند و همچنین ریسک‌های زیست‌محیطی و ایمنی ناشی از جابه‌جایی گسترده مواد اشتعال‌زا را افزایش می‌دهد. حال این پرسش مطرح می‌شود که آیا این شیوه تامین، در بلندمدت توجیه اقتصادی و زیست‌محیطی دارد؟ یا عقلاًنیست که زیرساخت‌های پالایشی در مجاورت مصرف‌کنندگان بنزین در پایتخت، به سطح مطلوبی از توان تولیدی و استانداردهای کیفی ارتقا یابند؟ اگر پالایشگاه تهران از توان فناوری لازم برای تولید بنزین مطابق با استانداردهای روز برخوردار نیست، چرادر سال‌های اخیر، اقدام مؤثری برای نوسازی و ارتقای این پالایشگاه صورت نگرفته‌است؟

تامین بنزین تهران از پالایشگاه‌های اراک و اصفهان مستلزم صرف هزینه‌های قابل توجهی در حوزه حمل‌ونقل، لجستیک و نگهداری است. این موضوع فشار مضاعفی را بر زیرساخت‌های انتقال سوخت وارد می‌کند و همچنین ریسک‌های زیست‌محیطی و ایمنی ناشی از جابه‌جایی گسترده مواد اشتعال‌زا را افزایش می‌دهد. حال این پرسش مطرح می‌شود که آیا این شیوه تامین، در بلندمدت توجیه اقتصادی و زیست‌محیطی دارد؟ یا عقلاًنیست که زیرساخت‌های پالایشی در مجاورت مصرف‌کنندگان بنزین در پایتخت، به سطح مطلوبی از توان تولیدی و استانداردهای کیفی ارتقا یابند؟ اگر پالایشگاه تهران از توان فناوری لازم برای تولید بنزین مطابق با استانداردهای روز برخوردار نیست، چرادر سال‌های اخیر، اقدام مؤثری برای نوسازی و ارتقای این پالایشگاه صورت نگرفته‌است؟

به نظر می‌رسد که پروژه تولید بنزین باکیفیت تازه از سال جاری آغاز شده‌است و عملیاتی شدن تولید احتمال زیاد چندسال‌زمان می‌برد! آیا در این سال‌ها روند تامین بنزین تهران از اراک و اصفهان ادامه می‌یابد؟ لازم به ذکر است که اولسنگی تهران به منابع سوختی خارج از مرزهای استان، می‌تواند در شرایط بحرانی باضطرابی، چالش‌های جدی برای مدیریت مصرف و حفظ پایداری انرژی ایجاد کند. از این رو، چه موانعی در مسیر نوسازی و توسعه پالایشگاه تهران وجود دارد که این گونه برای تامین بنزین شهر تهران هزینه‌تر اشیداند؟

به‌سختی از ایران بود.

مختاری ادامه داد: در سال ۱۳۴۰ خشکسالی سیستان اتفاق افتاد که امکان تامین آب این منطقه را انداشتم این زمان بامشورت ژاپنی‌ها گودال‌های زیادی در سیستان و در رودری هم‌مند حفر شد و با ایجاد انحراف حجم قابل توجهی از آب را ذخیره کردیم و اکنون تامین آب شیرین سیستان و بخشی از راهدان را به عهده دارند اما این چانیه‌ها گاهی خشک و کم‌آبی سیستان داریم، طالبان به‌قرارداد پایبند نیستند و باورشان این است که خودشان مشکل دارند، در پی این مشکلات بسیاری از سیستماتی‌ها به‌شمال کشور مهاجرت کرده‌اند.

او بیان کرد: چندین روش حقوقی برای آب‌های مرزی وجود دارد دعواوی بین‌المللی هر کشوری از یکی از روش‌ها استفاده می‌کند مثلاً افغانستان از این بند که آب به‌جایی‌تعلق می‌گیرد که سرچشمه در آنجا قرار دارد استفاده می‌کند وروژ بوزندنبال توسعه است توسعه‌ای که مارا

به‌این‌بین‌سیست می‌رساند که تکلیف سیستان چه می‌شود.

این کارشناس تصریح کرد: افغانستان در دهه ۵۰ یا همکاری امریکایی‌ها شد چکچرا احداث بخشی از آب اکتزل کرد، در دهه اخیر نیز سد جدیدی ساختند و آب را منحرف کردند و شبکه‌های



در کشورهای توسعه‌یافته، خودروها با یک داخلی سازی مختصری مونتاژ کند و بفروشد، چسرا برای خود در دسروهایی نظیر بدهی به قطعه‌سازان و… را ایجاد کند؟

این تحلیلگر صنعت خودرو و ادامه داد: تولید پلتفرم‌های فعلی مسیر سابق خود را با همه چالش‌ها می‌رود و حتی ممکن است برخی از خودروها از این خط تولید خارج شوند، این در حالی است که پیش از این، مونتاژ کاری در ایران خودرو محدود بود اما اکنون پررنگ شده‌است. البته اگر درهای کشور باز باشد مردم بهتر ششان خود را تشخیص می‌دهند ولی اگر منظور مدیریت جدید از شان مردم همین مونتاژ کاری باشد، شاید به هدف خود رسیدند!

وفایی همچنین مطرح کرد: در بخش خدمات هم دستاورد‌ها در حد آخرا بوده‌است، اما چیز قابل لمسی دیده نمی‌شود.

او با اشاره به اینکه مدیریت قبلی ایران خودرو و به دلیل وجود تقاضا در بازار، خودروهای زبان‌ده را از خط خارج نمی‌کرد، درباره رفتار مدیریت جدید توضیح داد: در اینجا کاملاً مثل یک بخش خصوصی رفتار می‌کنند که معقول است زیرا فکر اول، دوم و آخر بخش خصوصی منافع خودش است

وفایی همچنین مطرح کرد: در بخش خدمات هم دستاورد‌ها در حد آخرا بوده‌است، اما چیز قابل لمسی دیده نمی‌شود.

او با تصریح مجدد بر اینکه روند فعلی، خودروسازی نیست و تنها عرضه محصول جدید است، تأکید کرد: این مدت نکته مثبتی دیده نشده‌است، حتی افرادی هم که با این روند همسو بودند، اکنون دیگر نمی‌توانند حمایت کنند زیرا چیزی برای حمایت نمی‌بینند.

سایپامانند ایران خودرو متاع چشمگیری نیست

این کارشناس ارشد صنعت خودرو با اشاره به متقاضیان خرید سهام تودلی سایپا، درباره احتمال تکرار روند خصوصی سازی ایران خودرو در سایپا، اظهار کرد: پادمان نرود کروژ وقتی می‌خواست ایران خودرو را مالک شود، یک پلن بلندمدت تقریباً ده‌ساله چیده بود.

وفایی افزود: بعد از مدتی دولت عملاً مجبور شد ایران خودرو را بدهد. زیرا کروژ به همه ارگان فشار وارد کرده بود. البته ممکن است دولت سر سایپا آنقدر راحت نپذیرد زیرا دولت اساساً انگیزه‌ای برای واگذاری شرکت‌ها ندارد! اما آنقدر حرف از همه جنبه‌ها فشار آورد که دیگر تسلیم شد.



به‌سختی از ایران بود.

مختاری ادامه داد: در سال ۱۳۴۰ خشکسالی سیستان اتفاق افتاد که امکان تامین آب این منطقه را انداشتم این زمان بامشورت ژاپنی‌ها گودال‌های زیادی در سیستان و در رودری هم‌مند حفر شد و با ایجاد انحراف حجم قابل توجهی از آب را ذخیره کردیم و اکنون تامین آب شیرین سیستان و بخشی از راهدان را به عهده دارند اما این چانیه‌ها گاهی خشک و کم‌آبی سیستان داریم، طالبان به‌قرارداد پایبند نیستند و باورشان این است که خودشان مشکل دارند، در پی این مشکلات بسیاری از سیستماتی‌ها به‌شمال کشور مهاجرت کرده‌اند.

او بیان کرد: چندین روش حقوقی برای آب‌های مرزی وجود دارد دعواوی بین‌المللی هر کشوری از یکی از روش‌ها استفاده می‌کند مثلاً افغانستان از این بند که آب به‌جایی‌تعلق می‌گیرد که سرچشمه در آنجا قرار دارد استفاده می‌کند وروژ بوزندنبال توسعه است توسعه‌ای که مارا

به‌این‌بین‌سیست می‌رساند که تکلیف سیستان چه می‌شود.

این کارشناس تصریح کرد: افغانستان در دهه ۵۰ یا همکاری امریکایی‌ها شد چکچرا احداث بخشی از آب اکتزل کرد، در دهه اخیر نیز سد جدیدی ساختند و آب را منحرف کردند و شبکه‌های

خبر اقتصادی

مدیرعامل مرکز مبادله:

صندوق سرمایه‌گذاری ارزی تشکیل می‌شود

مدیرعامل مرکز مبادله ارزو



طلای ایران از تشکیل صندوق سرمایه‌گذاری ارزی برای تبدیل اسکناس ارز به حواله خبر داد و گفت: امیدواریم در تابستان به یک توافق دو جانبه میان سازمان بورس و بانک مرکزی برای راه‌اندازی این صندوق از طریق نهادهای بازار بورس، به گزارش ایرنا، علی سعیدی، بابیان اینکه در معاملات ارزی مهم تبدیل اسکناس به حواله‌است، ادامه داد: در حال انجام طرحی در بازار سرمایه از طریق صندوق‌های ارزی هستیم تا بتوانیم با هماهنگی بانک مرکزی و جوده در اختیار مردم را جمع‌آوری و اسکناس را تبدیل به حواله کرده تا نیازهای نقدی بانک مرکزی مانند اسکناس ارز مسافری تأمین شود.

در بازه زمانی ۱۴۰۰ تاکنون هر متر واحد مسکونی از ۳۰ به ۱۱۰ میلیون تومان رسید

معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران گفت: در تهران هزاران فرصت در بافت‌های فرسوده برای اسکان جمعیت و توسعه صنعت ساختمانی وجود دارد. به گزارش ایلنا، حمیدرضا صابری در یک گفت‌وگوی تلویزیونی، تأکید کرد: در سال ۱۴۰۰ قیمت هر متر مربع واحد مسکونی در تهران حدود ۳۰ میلیون تومان بود. امروز این عدد به حدود ۱۱۰ میلیون تومان رسیده است. وقتی فشار تقاضا افزایش می‌یابد و عرضه کاهش دارد، طبیعی است که قیمت مسکن جهش پیدا کند.

نایب رئیس کمیسیون حقوقی مجلس: اگر واردات و صادرات شفاف بود، حادثه بندر رجایی رخ نمی‌داد

نایب رئیس کمیسیون قضایی و حقوقی با بیان اینکه قضاگرایی نوع کالاهای وارداتی و صادراتی شفاف بود دچار چنین حادثه‌ای نمی‌شودیم، گفت: باید از این حادثه درس گرفت.

عبرت بگیریم، به گزارش ایلنا، محمدتقی قدغلی با انتقاد از کندی عملیات واردات و صادرات، گفت: به‌ذخیره این حجم کانتینر در بندر می‌شود، افزود: موضوع مهم دلایل ذخیره و انبار این حجم از کانتینر در بندر بوده‌البتّه واقعیت این است که برخی از تصمیمات غلط و قوانین منسوخ پوی فایده‌موجب‌شده که یکسری روند‌های اقتصادی دچار حالت دم‌و گندی شوند.

تهدیدودوزیر کار: اطلاعات نادرست به محرومیت از همه بارانه‌ها می‌انجامد

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی با بیان اینکه بارانه ۷۵۰ هزار نفر از دهک‌های بالا حذف شده است، گفت: از این اطلاعات نادرست به دولت درباره درآمد، محرومیت از همه بارانه‌ها را در پی خواهد داشت. به گزارش کویران، احمدمردی در حاشیه حضور خود در کمیسیون‌های تخصصی مجلس، توضیح داد: اگر مشخص شود افراد اطلاعات نادرست ارائه داده‌اند، پیشنهاد دولت این است که از تمامی حمایت‌های بارانه‌ای از جمله وام و زمین بارانه‌ای محروم شوند. چر که در اغلب کشورهای جهان، ارائه اطلاعات خلاف واقع به دولت با مجازات‌های جدی همراه است و مانیز باید در این زمینه برخورد واقع‌گرا داشته‌باشیم.

مدیرکل امور انرژی توانیر: پرمصرف‌ها هدف افزایش جدی تعرفه‌های جدید برق هستند

به گزارش ایلنا، عبدالامیر یاقوتی، مدیرکل امور انرژی و مشترک شرکت توانیر با اعلام ابلاغ تعرفه‌های جدید برق و اجرای آن از ابتدای خردادماه، هدف از اجرای این تعرفه‌ها را اصلاح الگوی مصرف، کاهش فشار بر شبکه برق و توزیع عادلانه تر بارانه‌ها عنوان و تأکید کرد: در خلاف برخی نگرانی‌ها، تغییرات ایجاد شده در تعرفه‌ها، صرفاً فاشمستر کان پرمصرف را هدف قرار داده‌است.

بالغومصوبه احداث پتروشیمی از سوی هیأت وزیران وزارت جهاد و دنبال بازپس‌گیری زمین پتروشیمی میاتکاله است

هیأت وزیران مصوبه احداث پتروشیمی در میاتکاله الفوکرد و به این ترتیب، گامی بزرگ برای حفظ این زیست‌بوم حساس برداشت. این تصمیم پس از سال‌ها اعتراض فعالان محیط‌زیست و دستور مستقیم رئیس‌جمهور برای توقف پروژه، وزارت کشاورزی را موظف به بازپس‌گیری زمین ۹۰ هکتاری در مرتع حسین آباد به‌شهر کرد. مشاور وزیر جهاد در همین راستا، گفت: طی نامه‌ای به استاندار مازندران درخواست شده تا کمیسیون طرح‌های غیر کشاورزی ماده ۲۱ واگذاری اراضی منابع ملی و دولتی «تشکیک و بارعبایت قوانین تصمیمات اتخاذ و اقدامات انجام شود. ابوالفضل روفی ادامه داد: ما بازپس‌گیری زمین یکر، روندااری در دایره منظور بررسی و تعیین تکلیف این موضوع مهم بر این ضوابط سازمان جهاد کشاورزی استان مازندران به استناداری مازندران درخواست مکتوب برای برگزاری جلسه کمیسیون ماده ۲۱ شده‌است.

رئیس بنیاد ملی گندم کارن: پیگیر افزایش نرخ خرید تضمینی گندم از کانال مجلس هستیم

رئیس بنیاد ملی گندم‌کاران گفت: با وجود مخالفت وزیر کشاورزی با افزایش نرخ خرید تضمینی گندم ما همچنان از کانال مجلس پیگیر افزایش این نرخ به ۲۴۰۰ تومان در هر کیلو هستیم. به گزارش ایلنا، عطالله هاشمی همچنین از تاوأم قطع برق چاه‌های کشاورزی خبر داد و گفت: برق کشاورزان مانند برق صنایع و خانوا همچنان قطع می‌شود و حتی وزارت نیرو اخبار بارنامه زمان‌بندی برای قطع برق چاه‌ها اعلام کرده‌است. بر اساس این برنامه کشاورزان ۱۰ ساعت از شبانه‌روز را بیرون دارند.