

در گفت‌وگو با ایلنا عنوان شد:

# بحران سازی برای صنعت مرغداری به سبک وزارت جهاد کشاورزی



یک مقام عراقی می‌گوید سه سال زمان نیاز است تا کشور از لحاظ انرژی خود کفایت و فعالیت‌ها به واردات برق ایران دارد. عباس جابر، معاون وزیر برق عراق، روز پنجشنبه ۱۶ آبان گفت عراق ۷ گیگاوات برق از ایران وارد می‌کند تا شکاف میان تولید و مصرف داخلی برق را جبران کند. وی طی کنفرانسی در قاهره اعلام کرد احتمالاً تا سه سال آینده عراق از لحاظ انرژی برقی خود کفایت خواهد کرد. اما همین موضوع نیز با چالش‌هایی مواجه است، چون مردم عراق تنها بخشی از قیمت واقعی برق را پرداخت می‌کنند. بر اساس ارزیابی آژانس بین‌المللی انرژی، عراق پارسال ۲۰۱ میلیارد دلار برای برق مصرفی در کشور یارانه داده است. جابر می‌گوید ظرفیت تولید برق عراق ۱۹۵ گیگاوات است، اما تقاضا برای برق ۲۶۵ گیگاوات است که از برق وارداتی از ایران تامین می‌شود. وی همچنین گفت، قیمت برق برای مردم عراق تقریباً ۱۰ درصد هزینه تولید برق است. البته این آمارها شامل منطقه خودمختار کردستان نمی‌شود. وی افزود در جریان جنگ با داعش ۴۵ گیگاوات از ظرفیت تولید برق کشور از بین رفته است. به گفته جابر عراق همچنین در نظر دارد به شبکه برق کشورهای عرب خلیج فارس متصل شود و در تابستان سال ۲۰۲۰، حدود ۵۰۰ مگاوات برق نیز از همین منبع تامین کند. آمریکا ۲۴ مهرماه برای پنجمین بار معافیت عراق برای واردات برق و گاز از ایران را به مدت چهار ماه تمدید کرد. ایالات متحده ۱۲۰ روز دیگر به عراق مهلت داده تا خرید برق و گاز از جمهوری اسلامی ایران را ادامه دهد. بر اساس آمارهای رسمی، ایران پارسال پنج تراوات ساعت برق (وات واحد اندازه‌گیری قدرت و وات ساعت واحد انرژی است) و حدود ۴۸ میلیارد متر مکعب گاز به عراق صادر کرده بود. ارزش این میزان از صادرات، بیش از دو میلیارد دلار است.



نایب رئیس کانون انجمن صنفی مرغداران کشور از برنامه جهاد کشاورزی برای افزایش سن حذف گله‌های مادر خبر داد، بر نامه‌ای که در صورت اجرا می‌تواند بار دیگر توازن بین عرضه و تقاضا در بازار را برهم زند و نوسانات قیمت مرغ را به دنبال داشته باشد.

حبیب اسدالله نژاد در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایلنا با بیان اینکه سن حذف گله مرغ مادر ۶۴ هفته است، اظهار کرد: وزارت جهاد کشاورزی به صورت دستوری سن کشتار گله‌های مرغ ماسدر را به ۶۸ هفته افزایش داده است. وی ادامه داد: اجرای این تصمیم

می‌تواند بار دیگر توازن بین عرضه و تقاضا را برهم زده و قیمت در بازار را دچار نوسانات شدید کند. به گفته اسدالله نژاد؛ افزایش ۴ هفته‌ای سن حذف گله‌های مرغ مادر موجب افزایش ۳ تا ۵ میلیون تولید جوجه یک‌روزه در ماه‌های آتی می‌شود.

وی با تأکید بر اینکه بهانه وزارت جهاد کشاورزی برای افزایش سن حذف گله‌ها تامین ذخایر استراتژیک است، افزود: عنوان این بهانه در حالی است که هم اکنون نیز تولید در کشور بیشتر از نیاز است و می‌توان ذخایر استراتژیک را تامین کرد. اسدالله نژاد معتقد است؛ اگر قیمت

مناسبی برای خرید مرغ از مرغداران تعیین شود، آن‌ها حاضرند مرغ خود را به شرکت پشتیبانی امور دام کشور برای تامین ذخایر استراتژیک بفروشند. وی اضافه کرد: شرایط قرارداد شرکت پشتیبانی امور دام کشور نیز بسیار نامناسب است به نحوی که مرغداران آن را به قرارداد ترکمانچای تشبیه می‌کنند.

اسدالله نژاد قیمت خرید هر کیلوگرم مرغ منجمد شیرینگ پک شده از مرغداران را ۱۳ هزار تومان عنوان کرد و گفت: با توجه به میزان افت وزن و هزینه بسته‌بندی حداقل قیمت خرید مرغ باید ۱۴ هزار و ۵۰۰ تا ۱۵ هزار تومان باشد.

وی ادامه داد: یکی دیگر از مشکلات اساسی قرارداد شرکت پشتیبانی امور دام کشور دریافت تضمین سلامت کمی، کیفی و بهداشتی مرغ تا زمان مصرف محصول است در حالی که پس از کشتار و تحویل مرغ به پشتیبانی تا عرضه به بازار، مرغدار هیچ‌گونه نظارت، کنترل و دخل و تصرفی در آن ندارند و حتی نمی‌دانند مرغ در کدام سردخانه نگهداری می‌شود.

نایب رئیس کانون انجمن صنفی مرغداران کشور با بیان اینکه دریافت تضمین برای سلامت محصول از

نایب رئیس کانون انجمن صنفی مرغداران کشور: دریافت تضمین برای سلامت محصول از تولیدکننده در شرایطی که نگهداری و عرضه مرغ در دسترس تولیدکننده نیست غیر منطقی است، افزود: شرکت پشتیبانی می‌تواند برای حل این مشکل، خود مبادرت به خرید مرغ زنده از مرغدار به نرخ بازار کند و کشتار، انجماد و بسته‌بندی را انجام دهد تا از این طریق دست دلال‌ها و واسطه‌ها و سودجویان را در زمان شروع ذخیره‌سازی کوتاه کند، امری که همیشه ما شاهد آن هستیم و باعث ایجاد التهاب کاذب در بازار می‌شود.

اسدالله نژاد تأکید کرد: ابلاغ این برنامه به‌رغم مخالفت همه تشکل‌های صنفی بوده و از امروز نسبت به نتایج منفی آن در آینده بر بازار مرغ هشدار می‌دهیم.

## گفت‌وگو

در گفت‌وگو با ایلنا مطرح شد:

## تعطیلی صادرات فنی و مهندسی بخش خصوصی کشور

همتی: استفاده اجباری از رمز پویا در حال حاضر مقدور نیست



عضو هیئت مدیره انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی گفت: شرکت‌های فنی و مهندسی برای شرکت در مناقصه‌های بین‌المللی به ضمانتنامه دارند و در صورت برنده شدن باید یک ضمانتنامه برای حسن انجام کار ارائه دهند. اکنون نیز به دلیل تحریم بانک‌های ایران هیچ شرکت دولتی خارجی ضمانت‌نامه بانک‌های ایرانی را قبول نمی‌کند. فرزند مهدیان در گفت‌وگو با ایلنا در خصوص تأثیر تحریم‌های اخیر آمریکا بر صادرات خدمات فنی و مهندسی و در پاسخ به اینکه آیا این تحریم‌ها شامل بخش خصوصی فعال در این حوزه خواهد شد یا خیر؟ افزود: ماه‌هاست که شرکت‌های ایرانی تحریم‌ها اطلاعی ندارند، اما تحریم‌های قبلی به حدی اثرگذار بوده که می‌توان گفت صادرات خدمات فنی و مهندسی بخش خصوصی کشور تعطیل شده است. در خصوص تحریم فلزات نیز بعید است به این زودی‌ها این تحریم اثر خود را در این حوزه نشان دهد زیرا تشخیص مبدل این کالاها سخت است.

وی ادامه داد: در شرایط فعلی اقتصاد کشور که بودجه طرح‌های عمرانی صفر است بهترین

کار صادرات است که آن هم به واسطه تحریم‌های مختلف به خصوص در حوزه پولی و بانکی اکنون دچار مشکل شده است. وی در خصوص تأثیر افزایش سرمایه صندوق ضمانت صادرات برای حضور این شرکت‌ها در پروژه‌های خارجی گفت: نکته اول اینکه سرمایه این صندوق بسیار کم بود و باید خیلی زودتر از این افزایش سرمایه صورت می‌گرفت. شرکت‌های فنی و مهندسی برای شرکت در مناقصه‌های بین‌المللی به ضمانتنامه دارند و در صورت برنده شدن باید یک ضمانتنامه برای حسن انجام کار ارائه دهند و اکنون نیز به دلیل تحریم بانک‌های ایران هیچ شرکت دولتی خارجی ضمانت‌نامه بانک‌های ایرانی را قبول نمی‌کند.

هر چند به تازگی برخی بانک‌های خارجی در قبال دپوزیت ۱۰۰ درصد یعنی سپرده‌گذاری تمام ارزش ضمانتنامه در بانک ضمانتنامه صادر می‌کنند که این عمل‌فایده‌ای ندارد و هیچ تسهیل مالی صورت نمی‌گیرد.

مهدیان افزود: نکته دیگر این است که نمی‌توان در بانک خارجی حساب باز کرد مگر اینکه یک شرکت در کشور ثالث تاسیس کرده و بواسطه آن

پاسپورت کشور دیگری را گرفت که آن نیز چند سال زمان می‌برد. وی افزود: مقامات سیاسی آمریکا به کشورهای منطقه سفر کرده و رسماً اعلام کرده‌اند که به هیچ عنوان به شرکت‌های ایرانی پروژه ندهند در غیر این صورت مشمول جریمه‌های سنگینی خواهند شد.

وی در خصوص حضور در پروژه‌های سوریه عراق گفت: اتفاقاً در جلسات مختلف اعلام کرده‌ایم با وجود این همه هزینه که برای تامین امنیت و ثبات در این کشورها صورت گرفته است؛ دولتمردان آنها کمترین همکاری را با ما داشته‌اند. به طور مثال هم اکنون ۲ میلیارد دلار پروژه در عراق چند ساله که معطل مانده است و هر ماه هزینه نگهداری تجهیزات و ماشین‌آلات را شرکت‌های ایرانی پرداخت می‌کنند، اما برای پرداخت صورت وضعیت دولت عراق به شدت مقاومت می‌کنند. این در حالی است که با وجود روابط نه چندان خوب سیاسی ترکیه با عراق؛ شرکت‌های فنی و مهندسی ترکیه با موضوعیت به مراتب بهتری دارند.



را اداره می‌کند همسوی با یکدیگر نیستند. به طور مثال تعرفه واردات کشورهای عضو اتحادیه عرب به سوریه صفر است، اما ماه‌هاست در برخی از کالاها ۳۹ درصد عوارض می‌دهیم ما این مسئله را بارها تأکید کردیم که مسائل سیاست خارجی و امنیتی را باید در کنار مسائل اقتصادی پیش برد زیرا این مسئله بر امنیت داخلی تأثیر مستقیم می‌گذارد.

وی تصریح کرد: هنوز پروژه‌های در سوریه نیز آغاز نشده است و ممکن است قرارگاه خاتم در سوریه فعالیت خود را آغاز کرده و چند شرکت پیمانکاری نیز به واسطه آن فعالیت کنند. اما بخش خصوصی هنوز فعالیت نمی‌کند.

وی افزود: نکته حائز اهمیت این است که رهبری عراق و سوریه و تکنوکرات‌هایی که دولت

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی خبر داد:

## سامانه رسیدگی به درخواست استارت‌آپ‌ها راه‌اندازی می‌شود

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه سامانه‌های رسیدگی به درخواست‌های استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان حمل و نقلی در شرف راه‌اندازی هستند، گفت: از سوی این معاونت با حدود ۵۱۱ استارت‌آپ و شرکت دانش‌بنیان حوزه حمل و نقل مصاحبه شده و از بین آن‌ها نیازها و احتیاجات نزدیک به ۱۱۱ استارت‌آپ و شرکت دانش‌بنیان حمل و نقلی را احصا کرده است.

به گزارش ایلنا، شهرام آدم‌نژاد گفت: وزارت راه و شهرسازی ارتباط تنگاتنگی با شرکت‌های دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌ها در حوزه حمل و نقل دارد، در این راستا این وزارتخانه با حدود ۵۱۱ استارت‌آپ و شرکت دانش‌بنیان در حوزه حمل و نقل مصاحبه کرده و از بین آنها نیازها و احتیاجات نزدیک به ۱۱۱ استارت‌آپ و شرکت دانش‌بنیان حمل و نقلی را احصا کرده است.

وی اضافه کرد: در حال حاضر احصای احتیاجات شرکت‌های دانش‌بنیان در مواردی نظیر «ریسک سرمایه‌گذاری»، «ریسک جذب نیروی انسانی»، «عدم

ارائه تسهیلات به این شرکت‌ها»، «مقاومت کسب و کارهای سنتی در برابر کسب و کارهای نوین» و «جذب مشتری و بازار پایایی» انجام شده است. معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: اهمیت این موضوع تا حدی بود که با دستور مستقیم وزیر راه و شهرسازی، کار گروهی برای شتاب‌دهی استارت‌آپ‌های این حوزه تشکیل شده است که علاوه بر رفع نیازهای خدمات و اطلاعات آنها، به این شرکت‌ها سمت و سوی درست را به منظور تجاری شدن و رسیدن به سطح خدمات‌دهی در مقیاس کلان نشان می‌دهد.

آدم نژاد یادآور شد: هم‌اکنون سامانه‌های رسیدگی به درخواست‌های استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان حمل و نقلی در شرف راه‌اندازی هستند تا این شرکت‌ها بتوانند در اسرع وقت بدون واسطه مسائل و مشکلات خود را با مسئول مربوطه مطرح کنند و مشکلات آنها در اسرع وقت مرتفع شود.

وی اظهار کرد: علاوه بر این کار گروه فوق طی جلسات منظم و متعددی که برگزار می‌کند سعی دارد تا با رویکرد

شتاب‌دهی این استارت‌آپ‌ها را در مسیر درست هدایت کند تا هر چه سریع‌تر به مرحله تجاری شدن برسند. معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی با اشاره به حضور شرکت‌های دانش‌بنیان در چهارمین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک آذرماه امسال، اظهار کرد: یکی از رکن‌های اصلی این نمایشگاه استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان هستند زیرا محوریت آنها استفاده از تکنولوژی اطلاعات (IT) و هوشمندسازی حمل و نقل است. وی افزود: تقریباً نیمی از تلاش‌های صنعت حمل و نقل کالا برای مدرنیزه شدن از سال ۱۹۹۸، با شکست همراه بوده و مشکل اینجا بود که شرکت‌ها نمی‌دانستند علاوه بر تغییر تکنولوژی، باید رویه تجاری خود را نیز تغییر دهند؛ اما اکنون فعالان این حوزه، راهکارهای دیجیتالی تازه‌ای برای بقاء در این بازار به شدت رقابتی یافته‌اند، تغییرات به حدی جامع و کامل بوده که بزرگان سرمایه‌گذاری سیلیکون ولی، روی موفقیت روزافزون این موضوع اتفاق نظر دارند و معتقدند که استارت‌آپ‌ها قادر به حل مشکل صنعت حمل و نقل خواهند بود. آدم نژاد گفت: استارت‌آپ‌های حمل و



نقلی، با وجود اینکه تحت مالکیت خصوصی اداره می‌شوند، چنانچه در مسیر درست و مناسب هدایت شوند، می‌توانند دستاوردهای مثبت بسیاری را برای دیگر ذینفعان حمل و نقل نظیر جامعه، دولت و سازمان‌ها به ارمغان بیاورند. وی افزود: نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل بستر مناسبی برای هم‌افزایی بین فعالان این حوزه برای مطرح کردن بی‌واسطه مسائل و مشکلات شرکت‌های دانش‌بنیان با مسئولان، سرمایه‌گذاران، کارآفرینان، تجار، دانشگاهیان و متخصصان حمل و نقل فراهم می‌کند. آدم‌نژاد گفت: یکی از مهمترین مسائل موجود در بخش حمل و نقل کشور، عدم تعامل مناسب و درخور بخش خصوصی و دولتی برای رفع مسائل و مشکلات این حوزه است؛ دولت برای خود یک سری قوانین و مقرراتی دارد که ملزم به رعایت آنها بوده و سایر بهره‌برداران زیرساخت‌های حمل و نقلی نیز باید از آنها تبعیت کنند.