



سود نجومی مافیای گوشت

قیمت تمام‌شده گوشت قرمز ۳۴ هزار و مرغ ۵ هزار تومان از قیمت بازار کمتر است، مصرف سالانه گوشت قرمز در کشور یک میلیون و صد هزار تن است



براساس آمار ارائه‌شده از سوی اتحادیه دامداران ایران، سالانه ۸۵۰ هزار تن گوشت قرمز در کشور تولید می‌شود که از این حجم ۵۰۰ هزار تن گوشت گوسفند و ۳۰۰ هزار تن نیز گوشت گاو، گاو میش و گوساله است. براساس همین آمار، تقاضا برای گوشت قرمز در کشور یک میلیون و ۱۰۰ هزار تن برآورد شده است در نتیجه ۳۰۰ هزار تن کمبود عرضه در کشور وجود دارد که معمولاً دولت باید این میزان کمبود را با از طریق واردات یا از طریق افزایش تولید گوشت تأمین کند؛ چرا که تمایل مردم برای مصرف گوشت گرم از نوع گوسفند و جایگزین نشدن گوشت سفید با گوشت قرمز، موجب کمبود گوشت قرمز در بازار شده است.

نکته قابل توجه اینکه در حال حاضر تقاضای فراوانی برای مصرف گوشت گوسفند ایرانی در کشورهای عربی به‌ویژه عراق وجود دارد که همین امر زمینه افزایش میزان قاچاق گوسفند زنده با گوشت گوسفند را افزایش داده است. براساس آمار به دست آمده، در حال حاضر به‌طور تقریبی سالانه بیش از یک میلیون رأس دام زنده به‌صورت قاچاق از کشور خارج می‌شود. آنچه ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز از میزان قاچاق گوسفند زنده اعلام کرده است نشان می‌دهد در ۹ ماهه سال ۹۶، ۱۶۶ هزار و ۳۹۴ هزار رأس دام زنده توسط این ستاد کشف و ضبط شده، این در حالی است که در ۹ ماهه سال ۹۷ این میزان قاچاق با رشد ۴۵۷ درصدی، به ۹۲۶ هزار و ۲۷۷ رأس دام رسیده است.

روند روبه‌رشد قاچاق دام زنده به کشورهای همجوار و پیامدهای این پدیده در بازار داخلی کشور که موجب کاهش عرضه و افزایش قیمت گوشت قرمز می‌شود، چند سوال مهم را در ذهن ایجاد می‌کند؛ نخست آنکه چرا سرشونت دام‌های قاچاقی که از سوی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز کشف شده است، معلوم نیست؛ به‌عبارت دیگر، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز پس از کشف و ضبط دام‌ها اعلام نکرده که آیا این کشفیات را به بازار مصرف داخل کشور بازگرداند یا تصمیمات دیگری برای دام‌های کشف‌شده اتخاذ کرده است؟

از سوی دیگر آمار منتشرشده از سوی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، آمار مربوط به کشفیات این ستاد از تعداد دام‌های قاچاق شده است، در حالی که به گفته مرزنشینان و کسانی که دام زنده را به‌صورت قاچاق از کشور خارج می‌کنند، آمار واقعی قاچاق دام زنده، ارقام بیشتری از افزایش این پدیده را نشان می‌دهد. مضاف بر اینکه قاچاق دام زنده در شرایطی صورت می‌گیرد که گفته می‌شود مانع جدی‌ای در مسیر قاچاق دام زنده از مرزها وجود ندارد. به گفته مرزنشینان، دام‌هایی که گفته می‌شود به‌صورت قاچاق از کشور خارج می‌شود، معمولاً و



طی فرآیندی بار دیگر از طریق واردات به کشور وارد شده و در بازار داخلی با چند برابر افزایش قیمت به فروش می‌رسد. این امر نشان می‌دهد دست‌های پشت‌پرده، پدیده قاچاق دام زنده را به‌صورت کاملاً آگاهانه هدایت می‌کنند.

مراحل قیمت‌گذاری گوشت گوسفند

براساس بررسی‌های انجام‌شده، برای که در یک دامداری به دنیا می‌آید برای رسیدن به مرحله کشتار (گوسفند) باید به وزن ۴۰ کیلوگرم برسد. بر این اساس با صرف هزینه‌های مشخصی ازجمله خوراک دام، آب، برق، گاز و هزینه کارگر، یک بره پس از سه تا چهارماه به وزن ۴۰ کیلوگرم می‌رسد. به‌گفته‌عالان صنعت دامداری، مجموع هزینه‌های لازم برای فرآیند تبدیل بره به گوسفند قابل کشتار، ماهانه ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار تومان برآورد می‌شود. حال

اگر ماهانه، حداکثر هزینه یعنی ۲۰۰ هزار تومان در نظر گرفته شود، برای یک گوسفند ۴۰ کیلوپی، ۸۰۰ هزار تومان هزینه شده است. به‌عبارت دیگر، بره‌بره برای تبدیل شدن به گوسفند ۸۰۰ هزار تومان خرج دارد. حال اگر این رقم بر وزن گوسفند (کیلو) تقسیم شود، نشان می‌دهد که هر کیلوگرم گوشت گوسفند زنده برای دامدار حدود ۲۰ هزار تومان هزینه دربر داشته است، لذا دامدار باید با احتساب سود خود، هر کیلوگرم گوشت گوسفند را به قیمت ۲۵ هزار تومان به کشتارگاه بفروشد، بر این اساس با صرف هزینه‌های مشخصی ازجمله خوراک دام، آب، برق، گاز و هزینه کارگر، یک بره پس از سه تا چهارماه به وزن ۴۰ کیلوگرم می‌رسد. به‌گفته‌عالان صنعت دامداری، مجموع هزینه‌های لازم برای فرآیند تبدیل بره به گوسفند قابل کشتار، ماهانه ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار تومان برآورد می‌شود، حال

مرحله اول (هزینه‌های تبدیل بره به گوسفند ۴۰ کیلوپی)
ماهانه ۲۰۰ هزار تومان / ۴ ماه ۸۰۰ هزار تومان
قیمت هر کیلو گوشت گوسفند زنده
$800.000 \div 40 = 20.000$
قیمت نهایی یک کیلو گوشت گوسفند زنده با احتساب سود دامدار
۲۶.۰۰۰ الی ۲۵.۰۰۰ تومان
نیمی از گوسفند تبدیل به گوشت می‌شود
$26.000 \times 2 = 52.000$
هزینه های حمل و کشتار (تومان)
$52.000 + 1000 = 53.000$
قیمت یک کیلوگرم گوشت گوسفند در مراکز عرضه با احتساب سود فروشنده(تومان)
$53.000 + 1\% = 53.530$



اگر مبنای فروش هر کیلوگرم گوشت گوسفند زنده ۲۵ هزار تومان در نظر گرفته شود، بنابراین باید این رقم را در دوضرب کنیم، در نتیجه قیمت هر کیلوگرم گوشت گوسفند ۵۰ هزار تومان در کشتارگاه‌ها تمام می‌شود. در این میان هزینه‌های مرتب بر یک کیلوگرم گوشت گوسفند در کشتارگاه‌ها حدود ۵۰۰ تا هزار تومان (هزینه حمل و کشتار) است. به‌عبارت دیگر، هزینه حمل و قیمت تمام‌شده گوشت در کشتارگاه‌ها افزوده می‌شود و گوشت قرمز با قیمت ۵۱ هزار تومان به‌ازای هر کیلوگرم از کشتارگاه به مراکز توزیع حمل می‌شود. این در حالی است که به‌گفته توزیع‌کنندگان گوشت قرمز، هر کیلوگرم گوشت قرمز از در کشتارگاه با بیش از هفت‌هزار تومان افزایش قیمت خریداری می‌شود. محمود صفری، مدیر یکی از کشتارگاه‌های تهران در این زمینه می‌گوید: «برخی هزینه‌های صرف‌شده

در فرآیند کشتار در کشتارگاه‌ها، هزینه‌های پنهان است؛ هزینه‌هایی مانند پوست کنی، لاشه‌کشی و ... که معمولاً روی کاغذ نوشته نمی‌شود ولی در زمان خروج دام از کشتارگاه، محاسبه می‌شود.» پس از خروج گوشت گوسفند از کشتارگاه‌ها و تحویل آن به مراکز توزیع، گوشت باید با محاسبه ۱۰ درصد سود فروشنده، عرضه شود. درواقع خریدار باید به‌ازای هر شقه گوشت گوسفندی، ۵۶ هزار و ۱۰۰ تومان پرداخت کند، این در حالی است که برخی فروشندهان با احتساب سود بیشتر، گوشت قرمز را با قیمت ۸۸ الی ۹۰ هزار تومان به فروش می‌رسانند.

مراحل قیمت‌گذاری گوشت مرغ

موضوع قیمت‌گذاری گوشت مرغ در بازار اندکی با قیمت‌گذاری گوشت قرمز متفاوت است. مهم‌ترین

چرا گوشت مرغ همچنان گران است؟

محمد بوسفی، رئیس انجمن پرورش دهندگان مرغ گوشتی در گفت‌وگو با «فرهختگان» عدم تعادل در بازار عرضه و تقاضا را دلیل اصلی نوسان قیمت مرغ می‌داند و می‌گوید: «افت کشتار، کاهش جوچه‌ریزی به‌واسطه افزایش قیمت نهاده‌های دامی و تعطیلی بسیاری از مرغداری‌های کشور موجب کاهش عرضه مرغ، افزایش تقاضا و در نتیجه افزایش قیمت شده است.» به گفته وی، هزینه تهیه گوشت مرغ به دو بخش هزینه‌های پرورش مرغ زنده و هزینه‌های کشتار مرغ تقسیم می‌شود. قیمت جوچه در طول سال و بازه‌های زمانی مختلف متفاوت است؛ برای مثال امسال زمانی قیمت جوچه ۵۰۰ تومان و زمان دیگری چهارهزار تومان بود، اما در حال حاضر به‌طور میانگین قیمت یک کیلوگرم گوشت مرغ در مرغداری حدود ۷۶۰۰ تا هشت‌هزار تومان است. وی می‌افزاید: «مرغ پس از تحویل به کشتارگاه متحمل هزینه‌های دیگری شامل آماده‌سازی، بسته‌بندی، انجماد،



هزینه حامل‌های انرژی و هزینه حمل‌ونقل نیز می‌شود که بسته به میزان کشتارگاه، این هزینه‌ها متفاوت است؛ برای مثال میزان کشتار در یک کشتارگاه حدود دوهزار قطعه در ساعت است و در یک کشتارگاه دیگر حدود هشت‌هزار قطعه در ساعت، لذا هزینه‌های مرتب بر کشتار مرغ نیز متفاوت خواهد بود، اما درنهایت گوشت مرغ در بازار با قیمتی معادل ۱۱ هزار و ۵۰۰ تا ۱۲ هزار تومان باید به دست مصرف‌کننده برسد.» آمار ارقام ذکرشده در این گزارش به‌خوبی گویای این نکته است که افزایش قیمت گوشت قرمز و گوشت مرغ نتیجه عدم نظارت دستگاه‌های مسئول بر این حوزه است. مصداق بارز این امر نیز افزایش بی‌رویه قاچاق دام زنده و به تبع آن کمبود گوشت قرمز در بازار داخلی و افزایش قیمت این ماده غذایی است. بی‌تردید در شرایطی که بازار داخلی کشور به‌واسطه بی‌تدبیری و بی‌توجهی مسئولان در معرض خطر افزایش بی‌رویه قیمت‌ها قرار دارد، تاثیرگذاری تحریم‌ها بر قیمت‌ها، تنها پنهانی برای فرار از مسئولیت است.

چه کسانی مشمول افزایش ۲۰ درصدی دستمزد هستند؟

سال ۹۸ هنوز مشخص نشده است و باید منتظر باشند تا در شورای عالی کار در روزهای پایانی اسفندماه این میزان نهایی شود. شورای عالی کار که در وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی برگزار می‌شود با حضور نمایندگان کارگری، نمایندگان کارفرمایی و دولت تشکیل و میزان افزایش دستمزد با توافق آنها تعیین می‌شود. در جلسات شورای عالی کار که مذاکرات نمایندگان کارگری، کارفرمایی و دولت بر سر میزان افزایش دستمزد معمولاً ساعت‌ها به طول می‌انجامد، اعضای کارگری ادله و مستندات خود ازجمله هزینه معیشت خانوار و روند افزایشی نرخ تورم را ارائه می‌کنند و در مقابل نیز نمایندگان کارفرمایی به ارائه اظهارات و مستندات خود می‌پردازند. درنهایت وزیر کار به‌عنوان رئیس شورا به‌همراه دو وزیر صنعت و اقتصاد به‌عنوان دو عضو دولتی دیگر این شورا باید نظرات نمایندگان کارگری و کارفرمایی را به یکدیگر نزدیک کنند تا درنهایت طرفین در زمینه میزان افزایش دستمزد به توافق نهایی برسند. موضوع دستمزد معمولاً در یک نشست شورای عالی کار به نتیجه نمی‌رسد بلکه طبق سنوات گذشته، پس از برگزاری چندین جلسه و چانه‌زنی چندساعته اعضا، توافق نهایی حاصل می‌شود. پیش از تشکیل جلسه شورای عالی کار برای دستمزد، نشست‌های کارشناسی نمایندگان کارگری و کارفرمایی در قالب کارگروه دستمزد برگزار می‌شود و عوامل مؤثر در افزایش هزینه‌ها ازجمله نرخ تورم و هزینه حداقلی سبد معیشت اعم از اقلام خوراکی و غیرخوراکی به استناد مراجع رسمی آماری مورد بررسی قرار می‌گیرد. نتایج این جلسات کارشناسی، جهت بحث و تصمیم‌گیری به شورای عالی کار ارائه می‌شود و پس از ارائه این گزارش است که شورای عالی کار جلسات خود را برای تصمیم‌گیری درباره دستمزد آغاز می‌کند.

با توجه به اینکه مسئولان این روزها از افزایش حقوق و دستمزد کارکنان به میزان ۲۰ درصد برای سال ۹۸ سخن می‌گویند، این موضوع باعث شده است برخی شاغلان خارج از شمول قانون مدیریت خدمات کشوری تصور کنند میزان حقوق آنها هم ۲۰ درصد افزایش می‌یابد. کارکنان دولت و دستگاه‌های اجرایی از قانون «مدیریت خدمات کشوری» تبعیت می‌کنند و حقوق و مزایای آنها نیز تابع این قانون است. براساس آنچه در قانون مدیریت خدمات کشوری پیش‌بینی شده، میزان افزایش حقوق سالانه کارکنان دولت و دستگاه‌های اجرایی هرساله در قانون بودجه از سوی دولت پیش‌بینی می‌شود که میزان افزایش این گروه از کارکنان در لایحه بودجه سال آینده به میزان ۲۰ درصد پیش‌بینی شده است. البته این میزان افزایش در کمیسیون تلفیق نیز به تصویب رسیده است و نهایی شدن آن منوط به تأیید در صحن علنی مجلس در جریان بررسی کلیات و جزئیات لایحه بودجه و درنهایت، تأیید شورای نگهبان قانون اساسی خواهد بود. اما شرایط تعیین میزان افزایش حقوق کارکنان و کارگرانی که قرارداد کار آنها تابع قانون کار است، متفاوت از کارکنان مشمول قانون مدیریت خدمات کشوری است و درصد افزایش حقوق و دستمزد آنها در لایحه بودجه سالانه پیش‌بینی نمی‌شود. حقوق و دستمزد کارکنان مشمول قانون کار به استناد ماده ۴۱ این قانون، هرساله با تصویب شورای عالی کار، تعیین می‌شود، بنابراین افزایش ۲۰ درصدی حقوق برای سال ۹۸ که توسط رئیس سازمان برنامه و بودجه و برخی نمایندگان مجلس اعلام می‌شود، صرفاً برای کارمندان دولت و کارکنان دستگاه‌های اجرایی است و کارکنان تحت پوشش قانون کار را شامل نمی‌شود. میزان افزایش حقوق و دستمزد کارکنان تابع قانون کار برای

آزمینبوم در سال ۹۶، ۶ هزار و ۱۰۰ تومان و امسال ۲۳ هزار تومان، ورق فولادی در سال ۹۶، ۱۸۰۰ تومان و امسال ۴۸۰۰ تومان، سرب سال گذشته ۷۵۰۰ تومان و سال جاری ۲۸ هزار تومان بوده است که این امر کاهش ۶۰ تا ۷۰ درصدی تیراژ تولید را به‌صورت میانگین رقم زده است. سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو کشور معتقد است: «عرضه خودرو به کف قیمت، تقاضا را بالا می‌برد و همین امر منجر به ایجاد حاشیه بازار شده است به‌نحوی که خودروی کف کارخانه که با قیمت ۲۴ میلیون تومان عرضه می‌شد با ۴۰ میلیون تومان از سوی دلالان در بازار فروخته می‌شد.»

خودروسازان باید خودروها را با چه قیمتی عرضه کنند؟

این مقام مسئول در صنعت قطعه‌سازی افزود: «خودروهایی که تا قبل از شهریور سال ۹۷ فروخته شده‌اند باید با قیمت قرارداد تحویل داده شوند و خودروهایی که از شهریور تا دی‌ماه فروخته شده‌اند باید با ۳۰ درصد افزایش نرخ به مشتری ارائه شوند و این در شرایطی است که تمام خودروهای فروخته‌شده از اول بهمن با قیمت‌های جدید به دست مشتریان خواهد رسید. «بهینا با بیان اینکه هنوز با سایپا به توافقی برای تعدیل قرارداد قطعه‌سازان نرسیده‌ایم، گفت: «به‌دلیل شرایط خاص و تغییر و تحولات مدیریتی در این خودروساز هنوز موفق به جمع‌بندی افزایش قیمت در قراردادها برای قطعه‌سازان نشده‌ایم، اما امیدواریم با ورود مدیرعامل جدید این موضوع به سرانجام برسد.»

وی از تصویب پرداخت ۱۱ هزار میلیارد تومان تسهیلات به دو خودروساز بزرگ کشور خبر داد و گفت: «این رقم چهارهزار میلیارد تومان تسهیلات ریالی به‌علاوه هفت‌هزار میلیارد تومان تسهیلات ارزی است که برای واردات مواد اولیه اختصاص می‌یابد. بر این اساس ایران‌خودرو دوهزار میلیارد تومان تسهیلات ریالی دریافت خواهد کرد که با توافق صورت‌گرفته با مدیرعامل این شرکت، قرار است ۸۵ درصد این مبلغ به قطعه‌سازان پرداخت شود که البته این خودروساز قول پرداخت تا ۹۰ درصد را هم داده است.» وی اظهار داشت: «طلب واقعی خودروسازان کمتر از ۱۵ هزار میلیارد تومان است.»

تجهیزات پژو و رنو خاک می‌خورد

قطعه‌سازان در تولید پژو ۳۰۱ گفت: «خودروی پژوی ۳۰۱ به همت مرکز تحقیقات ایران‌خودرو به قصد خودکفایی صددرصدی در حال پیگیری است و قطعه‌سازان ایرانی نیز در رابطه با تولید آن مورد مذاکره قرار گرفته‌اند.» وی ادامه داد: «بیشتر قطعات استراتژیک پژو ۳۰۱ همچون ABS و ایربک قرار است در کشور تولید شود.»

خبر خوش برای قطعه‌سازان/ تعدیل ۷۰ درصدی قراردادهای

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو کشور از موافقت مدیرعامل ایران‌خودرو برای تعدیل ۷۰ درصدی قراردادهای قطعه‌سازان با توجه به افزایش نرخ خودرو خبر داد و گفت: «مجوز لازم دریافت شده تا قطعه‌سازان با ارائه مدارک مثبت بتوانند تا ۷۰ درصد افزایش نرخ قرارداد را داشته باشند.» وی افزود: «وضعیت آشفته فعلی در بازار خودرو به‌دلیل این بود که قطعه‌سازان با افزایش قیمت مواد اولیه روبه‌رو شدند و البته تدابیر لازم و تصمیم‌گیری به‌موقع نیز در حوزه افزایش قیمت خودرو صورت نگرفت، چرا که در ابتدای سال خودروسازان از شورای رقابت تقاضای افزایش ۱۰ تا ۱۵ درصدی قیمت خودرو را داشتند که مورد تصویب قرار نرفت و متأسفانه در ماه‌های بعد با افزایش لجام‌گسیخته قیمت خودرو در بازار، کار ادامه یافت.»

بهینا گفت: «بارها شورای رقابت با درخواست خودروسازان مخالفت کرد و متأسفانه سود این مخالفت به جیب دلالان رفت به‌نحوی که برآورد می‌شود دلالان هفت‌هزار میلیارد تومان از این عدم تصمیم‌گیری صحیح و به‌موقع، سود برده باشند.»

وی ادامه داد: «اکنون خوشبختانه با نظر مساعد ایران‌خودرو قرار بر این است که قراردادهای خودروسازان تعدیل شود که امیدواریم این موضوع به‌زودی اجرایی شود؛ این در شرایطی است که میانگین قیمت

فرهاد بهینا در نشست خبری با خبرنگاران گفت: «دو شرکت رنو و پژو که قراردادهایی را بعد از برجام با ایران امضا کرده‌اند، تعداد بالایی خودرو در بازار بکر ایران فروختند و رفتند به‌نحوی که برآوردها حکایت از آن دارد که رنو ۱۱۵ هزار دستگاه و پژو ۳۰ تا ۴۰ هزار دستگاه خودرو فروختند؛ مردانه بخواهیم بگوییم، دروغ گفتند و رفتند.»

به قوه قضائیه شکایت می‌بریم

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو کشور در پاسخ به سوال «مهر» گفت: «بارها پیش از نهایی شدن قراردادهای پژو و رنو، از خودروسازان و مقامات سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران سوال کردیم که آیا با توجه به بدعهدی‌های قبلی خودروسازان فرانسوی در دوران تحریم سال‌های ۹۰ و ۹۱، تضامین لازم از آنها اخذ شده است؟ بسیار محکم پاسخ می‌دادند که آنها قصد ماندن دارند و تضامین‌های لازم گرفته شده است.» وی تصریح کرد: «انجمن آن روزها به‌شدت روی اخذ تضامین اصرار داشت؛ اکنون این دو خودروساز فرانسوی بازار ایران را رها کرده و تمام خودروهایی که پلتفرم مشترک دو کشور بودند، رها شده‌اند.» بهینا ادامه داد: «بسیاری از قطعه‌سازان قدیمی به‌واسطه اعتمادی که به سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و وزارت صنعت داشتند، مبالغ هنگفتی خرج خرید تجهیزات ساخت خودروی مشترک با رنو و پژو کردند و اکنون تجهیزاتشان خاک می‌خورد.» بهینا ادامه داد: «مطلبی هزینه‌های پرداخت‌شده، غرامت باید از سوی دو شرکت فرانسوی، خودروسازان ایرانی و وزارت صنعت به قطعه‌سازان پرداخت شود، پس اگر مقامات دولتی و خودروسازان تضامین کافی اخذ کرده‌اند، اکنون وقت عملیاتی کردن آنهاست و اگر این تضامین اخذ نشده باید جویگو باشند و ما به قوه قضائیه در این رابطه شکایت خواهیم کرد.» وی افزود: «اکنون باید به پژو و رنو درس جدی داد و دولتمردان و خودروسازانی که تضامین لازم را نگرفت‌اند، باید جواب دهند.» بهینا گفت: «اکنون زمان آن است که از محل تضامین، غرامت دریافت کنیم.»

پژو ۳۰۱ را با خودکفایی کامل تولید می‌کنیم

بهینا در پاسخ به پرسش دیگری مبنی بر آخرین وضعیت حضور