



رام‌نبن موقئ

از روز جاری، طرح پیچیده و پر حاشیه دولت درباره ۳ طرحی شدن بنزین اجرامی شود و از این به بعد مصرف‌کنندگان باید بنزین مارا در سهمیه خود را به قیمت ۵ هزار تومان خریداری کنند.

همزمان با اجرای ۳ طرحی شدن بنزین، طرح انتقال سهمیه سوخت از کارت‌های سوخت به کارت بانکی تصویب شد که در ماه‌های گذشته سال جاری، به عنوان یکی از تکالیف دولت، تعریف شده بود. در ۱۷ آذر، مالک شرعی، عضو کمیسیون انرژی مجلس، با اعلام تصویب طرح انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی در هیات وزیران، گفت: «بن موضوع هیچ‌ا نبطای با تغییر قیمت بنزین یا میزان سهمیه‌ها ندارد و صرفاً در راستای ساماندهی فرآیند توزیع سوخت، شفاف‌سازی و کاهش قاچاق اجرامی شود.» به گفته او، با اجرای این مصوبه، سهمیه‌های یارانه‌ای به کد ملی صاحبان خودرو متصل خواهد شد و استفاده از کارت جایگاه‌داران به پایان می‌رسد.

همانطور که از صحبت‌های شرعیتی پیداست، یکی از اهداف این مدل‌ها مقابله با قاچاق سوخت است که در این طرح، کارت‌های سوخت برای مقابله با قاچاق مورد هدف قرار گرفته است در صورتی که کارشناسان بسیاری تاکید کرده‌اند که حجم بالای قاچاق سوخت نمی‌تواند کار کارت سوخت جایگاه‌ها یا قاچاقیان خرده‌پای سوخت در مناطق مرزی باشد و در مقابل، صحبت از یک فساد سیستماتیک در بدنه قدرت می‌کنند!

تلاش برای تحمیل بار مالی به دولت

در روزهای اخیر، دولت در حال تدوین بودجه ۱۴۰۵ است و بسیاری از کارشناسان، صاحب‌نظران و اقتصاددانان درباره هزینه‌های جاری زیاد دولت هشدار داده‌اند و خواستار کاهش این هزینه‌ها بوده‌اند. برخی در این میان، هزینه طرح نظیر انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی را به منزله افزایش هزینه جاری دولت و «تحمیل بار مالی»، تعبیر می‌کنند.

در همین زمینه اقتصادآنلاین در گزارشی نوشت: «بر خلاف اظهارات نمایندگان مجلس، انتقال سهمیه بنزین از کارت‌های سوخت به کارت‌های بانکی اگر چه در نگاه اول اقدامی برای شفاف‌سازی مصرف، مقابله با قاچاق و کاهش هزینه‌های اجرایی به نظر می‌رسد، اما در عمل می‌تواند بار مالی جدیدی

هاشم اوعی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: **اکنون حاکمیت می‌ترسد شجاعت لازم را برای اتخاذ تصمیمات سخت‌ن دارد بنابراین هر روز یک طرح جدید را مانند انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی، دست‌اویز خود قرار می‌دهد تا از تصمیمات واقعی و سخت‌دوری کند. حاکمیت نمی‌خواهد تصمیمات شجاعانه بگیرد و علمی به مسئله نگاه کند پس سعی می‌کند بسته‌بندی و «دکور» قضا را اصلاح کند**

گزارش

ردیه کارشناس محیط زیست بر آمار وزارت نیرو:

مصرف مازوت به شکل بی‌سابقه‌ای بالا رفته است

در حالی برخی از مسئولان محیط‌زیست مصرف سوخت مازوت در نیروگاه‌ها را بی‌سابقه و بالا برآورده می‌کنند که مقامات بلندپایه وزارت نیرو میزان حداکثری امکان مازوت‌سوزی هم‌زمان در تمامی نیروگاه‌های کشور را ۴۰۱ میلیون لیتر و مصرف کنونی آن را کمتر از ۳۰ میلیون لیتر عنوان می‌کنند.

به گزارش اقتصادآنلاین، مصرف یا عدم مصرف مازوت در نیروگاه‌ها همه‌ساله از سوی وزارت نیرو و تکزیدی می‌شود و هر بار نیز مقامات سازمان محیط زیست و نمایندگان مجلس با خطاب قرار دادن این وزارت‌خانه تلاش می‌کنند تا میزان مصرف این سوخت را تحد امکان کاهش دهند. اگر چه وزارت نفت متکلف است تا سوخت استاندارد تحویل نیروگاه‌ها دهد و اگر سوخت استاندارد دنیو باید از فیلتر استفاده و میزان گوگرد خروجی در آگوز نیروگاه کنترل‌شود، اما اتاری گاز و برق در زمستان، تا‌مین ۱۰۰ درصدی گاز را برای همه نیروگاه‌ها غیر ممکن می‌کند.

پیشتر و بر اساس آمارهای منتشر شده ۱۵ نیروگاه کشور آماری عجیب در استفاده از مازوت را بر جای گذاشته‌اند و آنطور که اعلام‌شده

گفت و گو

رئیس اتاق مشترک دو کشور:

بخشنامه‌ها تجارت ایران و ترکمنستان را مختل کرد

رئیس اتاق مشترک ایران و ترکمنستان، با اشاره به ظرفیت‌های ترکمنستان برای کمک به تأمین انرژی در کشور، از بخشنامه‌های جدید دولت و بانک جهانی مبنی بر مسدودی کارت‌های بازرگانی فاقد رتبه‌بندی اعتباری بدون ارائه ضمانت‌نامه بانکی انتقاد کرد و گفت که این تصمیمات باعث اختلال در صادرات ایران و ترکمنستان بسیار پایین‌تر از پتانسیل واقعی است. در کوتاه‌ترین زمان ممکن می‌توانیم حجم مبادلات را در عرض دو سال به سه میلیارد دلار برسانیم؛ به شرط آنکه دولت دست از صدور بخشنامه‌های غیر کارشناسی بردارد و چارچوب معمول تجارت بین‌المللی را رعایت کند.

او در پاسخ به سؤالی درباره سرمایه‌گذاری‌های مشترک دو کشور نیز اظهار داشت: سرمایه‌گذاری در شرایط نوسان ارزی کشور برای هیچ

سنگینی را به دولت تحمیل کند». درباره افزایش هزینه‌های دولت، در این گزارش آمده است: «خستین پیامد ملموس افزایش هزینه‌های نظارت و مانیتورینگ ترانکشن‌های سوخت‌گیری است. کارت بانکی برخلاف کارت سوخت که یک کارکرد محدود و تخصصی دارد، بخشی از شبکه پرداخت گسترده کشور است؛ بنابراین هر ترانکشن سوخت به شبکه‌ای منتقل می‌شود که در حال حاضر نیز تحت فشار حجم بالای ترانکشن‌هاست. این یکپارچگی به‌ویژه در جایگاه‌های مرزی، نیازمند سرورهای قدرتمندتر، امنیت‌سایبری پیشرفته‌تر، و پشتیبانی شبانه‌روزی است. نکته اینجا‌ست که همه‌ای هزینه‌ها در نهایت از بودجه دولت تأمین می‌شود.»

گفتنی است این طرح به‌منزله یکی از چالش‌های دولت با برخی نمایندگان مجلس است که به اعتقاد بسیاری، این چالش‌ها شعر «فراق» را برز سوال برده است و نمایندگان به اصطلاح، چوب‌لای چرخ دولت می‌گذارند.

ریشه ناترازی بیشتر ساختاری است تا رفتاری
رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی انرژی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، در ارزیابی خود از طرح انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی، بیان کرد که چنین طرح‌های پیش‌افتاده و جزئی، حلال مشکلات کنونی انرژی نیست.



اکنون دولت از مدل‌های اقتصاد رفتاری استفاده نمی‌کند و سیاست‌ها بر اساس آزمون و خطا جلو می‌رود. حتی طرح ۳ طرحی کردن قیمت بنزین نیز بر اساس همین آزمون و خطا جلو می‌رود. حتی طرح انتقال یارانه سوخت از کارت سوخت به کارت بانکی هم مانند باقی طرح‌ها، «کیلویی» است و مادمای که به ریشه‌ها نپردازیم و از علم روز استفاده نکنیم، نمی‌توانیم به نتیجه برسیم

هاشم اوعی توضیح داد: ریشه ناترازی بیشتر ساختاری است تا رفتاری؛ در اقتصاد انرژی مصرف‌کننده مستقل تصمیم نمی‌گیرد و تصمیم‌ی‌سر‌مبنای سیاست‌های دولت است. رفتار مردم تابعی از سیاست‌های دولت است و سیاست‌های دولت به معنای قیمت‌است، یعنی مشوق‌ها، فناوری وزیر ساخت.

او تصریح کرد: انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی، بیان کرد که چنین طرح‌های پیش‌افتاده و جزئی، حلال مشکلات کنونی انرژی نیست.

«هاشم اوعی»، با توصیف مصوبه مجلس به «کیلویی»، «بی تأثیر در قاچاق» و «غیر علمی»:

طرح انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی، خروجی مشخصی ندارد

را حل کند. مادمای که قیمت انرژی غیر واقعی است، یارانه‌ها هدفمند و هوشمند نیست، فناوری فرسوده و زیرساخت‌ها ناکارآمد است، مصرف‌کننده به‌طور طبیعی به مصرف بیشتر روی می‌آورد.

حاکمیت نمی‌خواهد تصمیمات شجاعانه بگیرد

این استاد دانشگاه مطرح کرد: اکنون سیاست‌گذاران ادعا دارند که مردم در مصرف زیاد انرژی، مقصر هستند و الگوی مصرف را رعایت نمی‌کنند در صورتی که هیچکس نمی‌گوید اصلاً الگوی مصرف چیست و از کجا باید تعیین شود؟ اوعی با تأکید بر اینکه دولت سازنده الگوی مصرف است، اظهار داشت: مطالعات گسترده‌ای در آژانس بین‌المللی انرژی، بانک جهانی و دیگر نهادهای معتبر انجام شده و همه به‌صورت مشترک به این نتیجه رسیده‌اند که مصرف انرژی مردم نتیجه سیاست‌های دولت است. اگر قیمت در‌ست تنظیم شود، ابزار مالی در‌ست باشد، فناوری در دسترس باشد، استانداردهای سختگیرانه وجود داشته باشد، مصرف مردم به‌طور طبیعی به سمت کاهش خواهد رفت. در غیر این‌صورت مصرف افزایشی خواهد بود و چنین اتفاقی در کشور ما در حال رخ دادن است.

او ادامه داد: رفتار مردم نتیجه پیام غلط دولت است؛ امروز پیام دولت به مردم اینست که مصرف بیشتر هزینه ندارد و در این شرایط انتظار مصرف بهینه از مردم، غیر عملی و غیر واقعی است. اکنون حاکمیت می‌ترسد و شجاعت لازم را برای اتخاذ تصمیمات سخت ندارد بنابراین هر روز یک طرح جدید را دست‌اویز خود قرار می‌دهد تا از تصمیمات واقعی و سخت‌دوری کند. حاکمیت نمی‌خواهد تصمیمات شجاعانه بگیرد و علمی به مسئله نگاه کند پس سعی می‌کند بسته‌بندی و «دکور» قضا را اصلاح کند.

طرح‌های دولت الگومند نیست

این تحلیل‌گر ارشد مسائل انرژی همچنین عنوان کرد: در حالی انتقال سهمیه سوخت از کارت‌های سوخت به کارت بانکی مطرح شده است که برای آن یک مدل اقتصاد رفتاری تعیین نکرده‌ایم. امروز اقتصاد رفتاری به یک گرایش از علم اقتصاد تبدیل شده که یک علم بین‌رشته‌ای است. امروز با این علم و الگوهای آن، می‌توانیم رفتار مردم را در مقابل هر گونه تغییر سیاست، به‌صورت کمی، ارزیابی کنیم. به گفته اوعی، «امروز دولت در طرح‌های خود از مدل‌های اقتصاد رفتاری استفاده نمی‌کند و به همین دلیل قادر به پاسخگویی در برابر خروجی طرح‌های خود نیست.

او افزود: اکنون دولت از این مدل‌ها استفاده نمی‌کند و به‌دستور سیاست‌ها بر اساس آزمون و خطا جلو می‌روند. حتی طرح ۳ طرحی کردن قیمت بنزین می‌کند بر اساس همین آزمون و خطا جلو می‌رود و در این طرح هم به‌صورت شفاف مطرح نشد که دولت چه انتظاری از آن دارد، چه افزایش درآمدی برای دولت حاصل خواهد شد و دولت چه کاری می‌خواهد با این افزایش درآمد انجام دهد؟

این کارشناس تأکید کرد که طرح انتقال یارانه سوخت از کارت سوخت به کارت بانکی هم مانند

رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی انرژی: **قاچاق سوخت به ۳۰ تا ۲۰ میلیون لیتر در روز رسیده است. خیلی خوشبینانه و حتی جاهلانه خواهد بود اگر فکر کنیم با انتقال یارانه سوخت از کارت سوخت به کارت بانکی، قاچاق از بین می‌رود. قاچاقچیان نیز سیستم خود را متناسب با این طرح‌ها اصلاح و به‌روزی می‌کنند. اصلاً نمی‌توان انتظار داشت که با این اقدام بسیار غیر علمی و پیش‌افتاده، قاچاق سوختی که دقیقه‌ای بیش از یک میلیارد تومان سود دارد، از بین ببرد و قطعاً این مهم محقق نخواهد شد**

باقی طرح‌ها، «کیلویی» است و مادمای که به ریشه‌ها نپردازیم و از علم روز استفاده نکنیم، نمی‌توانیم به نتیجه برسیم.

قاچاقچیان خود را به‌روزی می‌کنند!

اوعی در ادامه، درباره تحلیل خود از تأثیر انتقال سهمیه سوخت به کارت‌های بانکی بر کاهش قاچاق سوخت، بیان داشت: به‌دلیل نبود یک الگوی صحیح در انجام این طرح، تحلیل‌ها نیز به سمت کلی‌گویی می‌روند اما اگر یک مدل اقتصاد رفتاری برای این طرح طراحی می‌شد، تأثیر آن نیز واضح بود. او به قاچاق ۳۰ تا ۳ میلیون لیتر بنزین در روز اشاره کرد و گفت: قاچاق سوخت اکنون به حدی رسیده است که نمی‌توان انتظار داشت با چنین طرح‌هایی حل شود. خیلی خوش‌بینانه و حتی جاهلانه خواهد بود اگر فکر کنیم با انتقال یارانه سوخت از کارت سوخت به کارت بانکی قاچاق از بین می‌رود.

این استاد دانشگاه تصریح کرد: قاچاقچیان نیز سیستم خود را متناسب با این طرح‌ها اصلاح و به‌روزی می‌کنند. اصلاً نمی‌توان انتظار داشت که با این اقدام بسیار غیر علمی و پیش‌افتاده، قاچاق سوختی که دقیقه‌ای بیش از یک میلیارد تومان سود دارد، از بین ببرد و قطعاً این مهم محقق نخواهد شد.

هزینه‌های اجرایی با بین در مقابل یارانه، قاچاق و واردات

اوعی درباره اینکه «در روز‌هایی که دولت در حال تدوین بودجه ۱۴۰۵ است، بسیاری از کارشناسان و اقتصاددانان درباره هزینه‌های اضافی دولت هشدار می‌دهند؛ یا چنین طرح‌هایی را می‌توان به منزله ایجاد هزینه اضافی برای دولت دانست؟»، پاسخ داد: هزینه‌های چنین طرح‌هایی بیشتر نرم‌افزاری و اجرایی برای فراهم کردن زیرساخت‌هاست.

او توضیح داد: تبعیدی دائم هزینه اجرایی این طرح مبلغ قابل توجهی باشد و حتی می‌توان گفت که هزینه آن، حتی کمتر از یک روز سود قاچاق سوخت است.

به‌اعتقاد رئیس اتحادیه انجمن‌های علمی انرژی، هزینه‌های اجرایی انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی، در مقابل یارانه یا عدم‌التغیی که دولت می‌پردازد، هزینه واردات بنزین یا سود قاچاق سوخت در یک روز، به‌شکل قابل توجهی کمتر خواهد بود.



بنابر این به‌شخصه ورود کرده‌واز دیدی داشتیم که پلمپ مخازن هنوز وجود داشت و شکسته نشده بود و مشخص شد مازوت نبود. اما گاز و ویلی بود که میزان گوگرد آن بالاتر از میزان استاندارد بود. به‌همین دلیل وزیر نیروی وقت را خواستیم و تأکید کردیم که وزارت نفت باید سوخت استاندارد را تحویل نیروگاه‌دهد.»

لازم به ذکر است، حتی مازوت کم گوگرد نیز برای سلامتی و حتی نیروگاه‌ها مضر است. احساس سوزش در بینی و گلو، مشکلات تنفسی، دردهای سینه و افزایش احتمال بیماری‌های قلبی و قمری چشم، از جمله علائمی هستند که در صورت قرار گرفتن در معرض غلظت اندک دی‌اکسید گوگرد با آنها مواجه خواهیم شد.

موقعیت جغرافیایی و ظرفیت‌های همکاری در حوزه انرژی بین دو کشور، عنوان کرد: ترکمنستان می‌تواند در حوزه برق و گاز ناترازی استان‌های شمالی ایران را رفع کند. اما دولت ایران به‌بخش خصوصی اعتماد نمی‌کند به گفته بهرامی، وزارت نیرو و وزارت راه‌مصرف اصلی بلااستفاده ماندن این ظرفیت هستند. کارهای خصوصی آماده واردات انرژی از ترکمنستان، آسیای میانه است، اما محورهای صادر نمی‌شود و اگر هم اجازه این کار داده شود، مسیر تحت سلطه نور چشمی‌هاست.

او در پاسخ به پرسشی درباره مهم‌ترین مایع واردات انرژی از ترکمنستان و روسیه، بیان کرد: مشکل اصلی دولت است؛ وزارت نیرو و وزارت راه اجازه فعالیت بخش خصوصی را نمی‌دهند. اگر کنار بروند، ناترازی انرژی پنج استان شمالی ظرف مدت کوتاهی قابل حل است.

گفتنی است در سه هفته اخیر، با تصمیم جدید دولت، تعداد قابل توجهی از کارت‌های بازرگانی صادر کنندگان مسدود یا تعلیق شده است؛ اقدامی که موجب اختلال جدی در روند خروج کالا از کشور و بازگشت از حاصل از صادرات شده است. دولت وزارت صمت این سخت‌گیری‌ها را با استناد به «عدم ایفای تعهدات ارزی» برخی تجار اعمال کرده‌اند و معتقدند بخشی از صادرکنندگان از صادراتی را به چرخه رسمی بر نمی‌گردانند. اجرای ناگهانی این سیاست موجب شد بسیاری از آلاهای که در آستانه صدور بودند متوقف شده و به‌انبار‌ها برگردند؛ موضوعی که اکنون خطر فساد محموله‌های بزرگ مواد غذایی را افزایش داده است.

خبر اقتصادی

۲۵ کشتی حامل کالای اساسی معطل ا در روی آب
در حال حاضر در بندر امام خمینی (ره) ۲۵ کشتی حامل کالای اساسی منتظر ترخیص هستند که گفته می‌شود علت اصلی این معطلی اختلالات در تأمین ارز است. به گزارش اینلدا، در حال حاضر در بار متعلق به بخش خصوصی در اسکله ۲ کشتی حامل ذرت با تناژ ۱۳۶.۳۹۷ تن و در لنگرگاه ۱۴ کشتی حامل ذرت با تناژ بیش از یک میلیون تن، همچنین ۲ کشتی حامل بار کنگاله به وزن ۱۲۷.۹۶۳ تن، دانه روغنی یک کشتی در اسکله به وزن ۷۰.۱۰۷۷ تن و در لنگرگاه ۳ کشتی به وزن ۱۸۶.۵۹۰ تن، دو کشتی حامل بار گندم در اسکله با وزن ۷۳.۳۰۰ تن و یک کشتی در لنگرگاه حامل باشکر به وزن ۷۵.۵۰۰ م‌عطل ترخیص هستند

یک نماینده مجلس مطرح کرد:

احتمال افزایش نرخ ارز ترجیحی به بالای ۴۰ هزار تومان

یک نماینده مجلس با بیان اینکه تورم افسار گسیخته قشر پایین جامعه را در تنگنا قرار داده است، اعلام کرد: نرخ ارز ترجیحی تا به امروز ۲۸ هزار ۵۰۰ تومان بود. اما شنیده

ها حاکی از این است که دولت قصد دارد نرخ ارز ترجیحی را به بالای ۴۰ هزار تومان برسد. به گزارش دیدبان ایران، ابراهیم نجفی تصریح کرد: وقتی نرخ ارز ترجیحی بالایی رود، خودبه‌خود قیمت نهاده دامی که وارد می‌شود، افزایش پیدا می‌کند. در اینجا باز به ضرر چه کسی تمام خواهد شد؟ قطعاً به ضرر مصرف‌کننده است. او همچنین مطرح کرد: امروز اگر تولیدکننده مایخوادمواد اولیه بخرد، از آنجا که در سامانه نیمه‌اعمال ارزی وجود ندارد، مجبور است از بازار آزاد خریداری کند.

معاون وزیر کشور:

ساعت کار ادارات و بانک‌ها از اول دی تغییر می‌کند

با ابلاغ معاون وزیر کشور به تمامی استانداران، ساعات کار تمامی دستگاه‌ها و موسسات دولتی، بانک‌ها، بهمه‌ها، شهرداری و موسسات عمومی غیردولتی از اول دی

ماه ۱۴۰۴ تا پایان سال ۱۴۰۴ از ساعات ۸ صبح تا ۱۴ ظهر تعیین شد. به گزارش تسنیم، در این بخشنامه آمده است: «بنا به شرایط اضطراری موجود در حوزه انرژی و همچنین مستند به عملکرد موفق مدیریت مصرف انرژی در سال ۱۴۰۳ با تغییر ساعت کاری و موافقت رئیس جمهور با این پیشنهاد و تأکید بر لزوم مدیریت منابع انرژی موجود تا پایان سال جاری، هم‌ا‌ند سال گذشته ساعات کار تمامی دستگاه‌ها و موسسات دولتی، بانک‌ها، بیمه‌ها، شهرداری و موسسات عمومی غیردولتی از اول دی ماه ۱۴۰۴ تا پایان سال ۱۴۰۴ از ساعت ۸ صبح تا ۱۴ ظهر تعیین شد.»

معاون وزیر صمت عنوان کرد:

دسترسی سخت صنایع به مواد اولیه

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به دشواری دسترسی صنایع به مواد اولیه داخلی و خارجی به‌دلیل کاهش تولید رنجبره‌های بالادستی و تحریم‌ها، گفت:

این موارد باعث شده که ظرفیت‌های قابل ملاحظه‌ای از عملکرد نگاه‌ها خالی بماند و آنها با ظرفیت محدودتری اقدام به تولید کنند. ابراهیم شیخ در گفت‌وگو با اینلدا افزود: صنایع در حال حاضر با چندین چالش مواجه هستند. از جمله اصلی‌ترین چالش‌ها عدم تأمین به‌موقع و به اندازه انرژی اعسم از گاز، نفت و گاز و سایر انرژی‌های است که صنایع برای فرایند تولید نیاز دارند که در دسترس آنها به اندازه کافی و همیشگی باشد تا پایداری تولید را فراهم کند.

عضو کمیسیون عمران مجلس:

بانک‌ها فقط ۲ درصد تعهدات مسکنی خود را انجام دادند

عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به عدم همکاری بانک‌ها در پرداخت تسهیلات مسکن، گفت: دولت باید با دستور صریح رئیس جمهور، بانک‌ها را ملزم

به پرداخت تسهیلات ساخت مسکن کند تا پروژه‌های ۹۰۰ هزار واحدی نیمه‌کاره تکمیل شوند. به گزارش تسنیم، علیرضا ثنای اظهار کرد: طبق قانون، بانک‌ها موظف بودند ۲۰ درصد تسهیلات خود را به بخش مسکن اختصاص دهند، اما آمارها نشان می‌دهد که بانک‌ها کمتر از ۲ درصد به این تعهد عمل کرده‌اند.

بانک‌ها تر جیح می‌دهند منابع خود را در فعالیت‌های تجاری و سوداگرانه سرمایه‌گذاری کنند تا اینکه وام‌های بلندمدت ساخت مسکن با سود پایین‌تر بدهند.

یک مقام صنفی:

زیر ۵۰۰ تعاونی فرش در کشور فعالند

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های فرش دستی‌تاف اعلام کرد: در حال حاضر زیر ۵۰۰ تعاونی فرش در کشور

فعالند و علیرغم آنکه این صنعت تمام ظرفیتهای اقتصاد مقاومتی را در اختیار دارد اما نه تسهیلات ویژه‌ای به این بخش پرداخت شده و نه آنطور که باید مورد حمایت قرار گرفته است.

به گزارش ایسنا، عبدالله بهرامی عنوان کرد: از سال ۱۳۹۲ بیمه قالیبافان قطع شد و همین مساله در تعداد شاغلین اثر گذاشته است. تنهارا ه‌جانبی از قالیبافان، صندوق بیمه اجتماعی روستاییان و عشایر است و بافندگان می‌توانند از مزایای بیمه استفاده کنند به نحوی که تا ۷۰ درصد توسط دولت پرداخت می‌شود و ۳۰ درصد حق بیمه را بافندگان می‌پردازند.