



رامتین مونیق

از ابتدای خردادماه ۱۴۰۴ رانندگان کامیون و کامیون‌داران دست به یک اعتراض دسته‌جمعی زده و دست از کار کشیده‌اند. این اعتصاب اولین اعتراض سراسری کامیون‌داران نسبت به وضعیت خود نیست و در سال‌های گذشته هم شاهد چنین همبستگی و اعتراضات دسته‌جمعی بوده‌ایم که نشان از حل نشدن مشکل این رانندگان دارد. در ۴ خرداد ۱۴۰۴ مجلس هم به این موضوع ورود کرد و با زبان پندیده و گاهی همدلی خواستند مشکل راحل کنند. سازمان راهداری برای نشان دادن همت خود برای حل مشکل این صنف، خبر از تغییرات تخفیف بیمه تا سهمیه سوخت داد. به گزارش ایلنا، مهدی خضری، معاون حمل‌ونقل سازمان راهداری گفت: «در سسنوات گذشته، دولت یک تخفیف برای بیمه رانندگان در نظر گرفته بود که سال‌هاست این امتیاز سه رانندگان داده شده است. اسمال با توجه به افزایش ۴۵ درصدی حق بیمه رانندگان از ابتدای سال، با اعتراضاتی از سوی صنف رانندگان مواجه بودیم.» او افزود: «همچنین بر اساس تصمیم اتخاذشده تعدادی از رانندگان مشمول تخفیف بیمه‌شده بودند که مقرر شد تا این تعداد هم در دستور کار سازمان تأمین اجتماعی قرار بگیرند. سهمیه سوخت رانندگان هم بر اساس پیمایش است. بحث سفرنرخ شدن سوخت رانندگان هم در جلسه‌ای با وزارت راه، وزارت کشور و وزارت نفت مطرح و مقرر شد هر تصمیم برای رانندگان، حمایت‌تکمیل جلیسات تخصصی با نمایندگان انجمن‌ها کانون صنفی باشد»

به نظر می‌رسد مسکلات رانندگان تنها به این دو مورد خلاصه نمی‌شود و سال‌های گذشته نیز نسبت به پایین بودن نرخ کرایه، گرانی لوازم یدکی و... معترض بوده‌اند. برای بررسی مشکلات رانندگان، «توسعه ایرانی» گفت‌وگویی با یکی از فعالان صنف داشسته است که مشروح آن از نظر تان می‌گذرد.

انجمن‌ها توان و جسارت اعتراض صنفی نداشتند

دبیر کانون رانندگان کامیون استان اصفهان در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، درباره موضوعات اصلی کامیون‌داران معترض، عنوان کرد اعتراضات بر محور خاصی نیست و موضوع اینست که مشکلات ما بسیار زیاد است، چون هیچ‌گاه به این مطالبات رسیدگی نشده.

خود خیرمند تصریح کرد: انجمن‌ها هم

نه توان و نه جسارت این را داشتند که یک اعتراض صنفی راه‌اندازی کنند و قانون هم به ما اجازه نمی‌دهد. مضاف بر اینکه متأسفانه

پیش از این، وقتی ۲ ماه از سال می‌گذشت، در اول خرداد به‌روزرسانی در نرخ کرایه اعمال می‌شد، اما امسال حتی حرفش را هم نزن‌دند. هر چند که در اوایل اسفند به‌روزرسانی نرخ تقریباً انجام شد اما چون ستاد تنظیم بازار فقط زورش به ما می‌رسد و مخالف افزایش کرایه است، حتی عدد کارشناسی خود سازمان که نرخ مورد تأیید رانندگان هم نبود، تأیید نکرد

گزارش

بحران یقه کشاورزان را گرفت:

گندم تحویل دادیم؛ اما یک ریال نگرفتم



گفت و گو

امروزه رسانه‌های آنویری روی در دو مشکلات

و دفعه‌های رانندگان موج‌سواری می‌کنند.

او با اشاره به اینکه اتفاقاتی هم در این مدت به اعتراضات دامن زد، توضیح داد: تصمیمات حاکمیتی در حوزه بیمه تأمین اجتماعی یکی از این مسائل بود. البته از نظر بنده این مشکل حتی بیان هم نمی‌خواهد چه برسد به اینکه برای ۸۰۰ هزار تومان یا ۱ میلیون تومان اعتراض بشود اما به هر حال این مشکل هم به اعتراضات دامن زد.

این فعال صنفی افزود: موضوع سه‌نرخ شدن گازوئیل هم همزمان با بیمه رونمایی کردند در صورتی که برای راننده‌ای که قانو‌نمند کار کند، تأثیری ندارد؛ به شرطی که آقایان طبق قول و وعده‌هایی که می‌دهند عمل کنند و سهمیه ۳۰۰ تومانی بر حسب پیمایش سر جایش بماند.

حتی حرف به‌روزرسانی کرایه هم زده‌نشند

خیرمند ادامه داد: راننده‌ها در این مدت جانشان به لبشان رسیده و یکی از مهمترین مشکلات عدم به‌روزرسانی نرخ کرایه است. او یادآور شد: سابقاً وقتی ۲ ماه از سال می‌گذشت، در اول خرداد یک به‌روزرسانی در نرخ کرایه اعمال می‌شد، اما امسال حتی حرفش را هم نزن‌دند. هر چند که در اوایل اسفند به‌روزرسانی نرخ تقریباً انجام شد اما چون ستاد تنظیم بازار فقط زورش به ما می‌رسد و مخالف افزایش کرایه است، حتی عدد کارشناسی خود سازمان را که نرخ مورد تأیید رانندگان هم نبود، تأیید نکرد. به گفته این راننده، قول داده بودند که در خرداد ماه طبق روال گذشته کرایه به‌روزرسانی شود که این امر هم انجام‌نشد.

برداشت از جیب راننده، علیه‌او

خیرمند درباره دیگر مشکلات رانندگان، گفت: از آن طرف در این مدت، طبق قانون بودجه ویرانه هفتم، توسعه ۶ درصدیه عوارض جابه‌جایی بارهای معدنی، که سابقاً ۹ درصد بود، اضافه کردند و این نرخ به ۱۵ درصد رسید. او اضافه کرد: این کار را به‌پایانه توسعه حمل ریلی انجام دادند. یعنی از راننده پول می‌گیرند و علیه‌او استفاده می‌کنند و امنیت شغلی او را به هم می‌زنند. ریل رقیب ما ست؛ از جیب مایعیه ما پول برمی‌کنند و دارند و برای توسعه حمل ریلی هزینه می‌کنند.

دبیر کانون رانندگان کامیون استان اصفهان تأکید کرد: چون در سیستم کاری ما قانون اجرایی می‌شود، را اکثر بارها و بارنامه‌هایی که صادر می‌شود، مبلغی از جیب راننده می‌رود. قانون اینبست که یک کرایه مشخص شود و صاحب کالا موظف است به عنوان خالص پرداختی، این کار به مشخص را به راننده پرداخت و مابقی از جمله همین عوارض جابه‌جایی و کمیسیون شرکت‌ها را کسر کند اما همان‌گونه که اشاره کردم، چون قانون اجرا نمی‌شود از جیب راننده بیشتر می‌رود.

خیرمند خاطر نشان کرد: کرایه به‌روزرسانی نشده که هیچ، تازه ۶ درصد هم دوباره از جیب راننده برداشت می‌شود و اینها همه دست به دست هم می‌زنند و اعتراض را فراهم می‌کند.

تلافی افزایش عوارض را سر راننده درمی‌آورند

این مقام صنفی بیان کرد: یک معضل مهم دیگر هم بعد از افزایش ۶صدی عوارض اتفاق افتاد که به بسیاری از صنایع و معادنی که این عوارض مشمول آن‌ها می‌شد، مربوط است.

مقام صنفی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» و با انتقاد از بی‌عدالتی در توزیع بار، نرخ کرایه، کسر عوارض و...:

خواسته‌های رانندگان را به بیمه و سوخت تقلیل ندهید!



زور این صنایع و معادن به سازمان راهداری، دولت و مراجع پیگیری نمی‌رسد و تلافی را سر راننده در آورده‌اند.

خیرمند ادامه داد: مثلاً کارخانه‌ای که کرایه را یک هفته تا ۱۰ روز پرداخت می‌کرد، الان پرداخت را به ۲ ماه ساندۀ است که با همان نگهداشت پول و سودش بتواند این عوارض را جبران کند. راننده‌ای که در اولین جاب‌رانمه می‌گیرد و روی بار نامه ۷ تا ۸ میلیون از جیبش می‌دهد؛ دیگر پولی برای کار او باقی نمی‌ماند. او تصریح کرد: در هزینه‌های ماشین تا حقوق راننده که نسبیه نیست، اما آ دولت حاضر است که هزینه‌ها را بگیرد و دو سه ماه دیگر با راننده حساب کند؟؟ راننده همه هزینه‌ها را نقدی پرداخت می‌کند، اما از طرفی دیگر پولی به او پرداخت نمی‌شود. راننده بدون کرایه چگونه ادامه حیات‌بدهد؟

توزیع عادلانه بار وجود ندارد

دبیر کانون رانندگان کامیون استان اصفهان در ادامه، درباره دیگر مشکلات مهم کامیون‌داران عنوان کرد: توزیع عادلانه بار وجود ندارد. در خود همین اصفهان تقریباً ۱۵ درصد بار به سالن‌ها می‌وجود توزیع می‌شود و مابقی را دلال و شرکت‌های حمل‌ونقل توزیع می‌کنند.

خیرمند توضیح داد: شرکت حمل‌ونقل به کسی یار می‌دهد که کمترین نرخ برایش تمام شود و اصلاً کاری به نرخ قانونی ندارد. درست است در بارنامه طبق سیستم نرخ قانونی ثبت می‌شود اما یک سندی مجعول و مزورانه است و در عمل چیز دیگری اتفاق می‌افتد اما به اسم راننده تمام می‌شود. خیلی‌ها هستند که می‌گویند رانندگان خیلی کرایه می‌گیرند و تا تهران که می‌روند، ۱۷ میلیون تومان دریافت می‌کنند در صورتی که در نهایت ۸ میلیون تومان هم دست راننده رانمی‌گیرد چون نه نظارتی هست، نه سیستمی و نه سامانه‌ای و همه را دلال می‌خورد.

او ادامه داد: یک موضوع دیگر بومی گرایي است. عرضه و تقاضا بعد از اینکه واردات آزاد و اسقاط حذف شد، به هم ریخت و رانندگانی که

نوید خیرمند: یکی از مشکلات اصلی رانندگان بومی گرایي در توزیع بار است. قبلاً در باره این موضوع نامه‌نگاری شده و حتی تجمع اعتراضی هم شکل گرفته است؛ اما سازمان راهداری نهایت زحمتی که می‌کشد؛ اینست که یک بخشنامه صادر می‌کند با این مضمون که این با سیاست‌های کلان سازمان مغایر است. ا‌عا می‌کنند که به توزیع عادلانه اعتقاد دارند اما در عمل راننده تحت فشار قرار می‌گیرد و به او بار نمی‌دهند و توزیع عادلانه بار صورت نمی‌گیرد

در شهرستان خود سالن و سامانه دارند، برای جبران این اتفاق، به صورت زنجیره‌ای و محلی به‌فرمانداری و استانداری رفتند و برای تبعیض و انحصار بومی گرایي مجوز گرفتند. برای مثال من اصفهانی در شهر دیگر نمی‌توانم بار بگیرم مگر مازاد آن شهر باشم و می‌بینم که عدالت در توزیع ثروت وجود ندارد.

این فعال صنفی درباره پیگیری سازمان راهداری برای حل مشکل بومی گرایي مطرح کرد: سابقاً درباره این موضوع نامه‌نگاری شده و حتی تجمع اعتراضی شکل گرفته بود، اما سازمان راهداری نهایت زحمتی که می‌یکشد، اینست که یک بخشنامه صادر می‌کند با این مضمون که این با سیاست‌های کلان سازمان مغایر است. ا‌عا می‌کنند که به توزیع عادلانه اعتقاد دارند اما در عمل راننده تحت فشار قرار می‌گیرد و به او بار نمی‌دهند.

خیرمند با بیان اینکه با بومی گرایي راننده دور دور الکی می‌کنند، اظهار کرد: این کار برای خود دولت و کشور هم ضرر دارد. وقتی من بار ندارم مجبورم خالی بر گردم. در صورتی که اگر این تنظیم‌گیری بود، به جای اینکه هفته‌ای دوبار یکسری خلای بروم، یک بار در هفته می‌رفتم

درست است در بار نامه طبق سیستم نرخ قانونی ثبت می‌شود اما یک سندی مجعول و مزورانه است و در عمل چیز دیگری اتفاق می‌افتد اما به اسم راننده تمام می‌شود. رانندگان خیلی کرایه می‌گیرند و تا تهران که می‌روند، ۱۷ میلیون تومان دریافت می‌کنند در صورتی که در نهایت ۸ میلیون تومان هم دست راننده رانمی‌گیرد چون نه نظارتی هست، نه سیستمی و نه سامانه‌ای و همه را دلال می‌خورد

او افزود: در پایانه‌های بارگیری با کامیونی که سرمایه ۱۳ میلیاردی است، یک خوابگاه نداریم که بتوانیم آنجا استراحت کنیم و مانند کارتن خواب باید کف سالن بخوابیم یا اینکه ماشین را روشن بگذاریم که ۲۴ ساعت کار کند زیرا در تمام شهرهای جنوبی بدون کولر نمی‌توان کاری کرد.

خواسته‌ها را تقلیل می‌دهند!

دبیر کانون رانندگان کامیون استان اصفهان با اظهار ناامیدی از حل این مشکلات توسط مراجع مربوطه، بیان کرد: خواسته‌های مهم و امطر ح کردیم اما به سوخت سه‌نرخ و بیمه تقلیل داده‌ند.

خیرمند ادامه داد: آن کسی به سوخت سه نرخی معترض است که می‌خواهد آن را قاچاق کند اما منی که سالم کار می‌کنم اصلاً مشکلی ندارم. در صورتی که کرایه‌ها مشکل اصلی است زیرا در بارنامه قانونی ۷ میلیون تومان کرایه ثبت شده اما به راننده ۳ میلیون تومان پرداخت می‌کنند؛ این‌ها در دادلی ملتت تمام رانندگان این خبر خوب سازمان راهداری را مسخره می‌کنند و می‌گویند اصلاً چه کار به بیمه سوخت داریم؟ هر چند که بیمه سوخت هم جزو مشکلات است اما خواسته اصلی ما به‌روزرسانی نرخ تن- کیلومتر است.

می‌خواهند برای بیمه تخفیف بدهند، در صورتی که ما اصلاً بیمه نمی‌خواهیم

در باره مشکلات بیمه نیز گفت: می‌خواهند برای بیمه تخفیف بدهند در صورتی که ما اصلاً بیمه نمی‌خواهیم. اصلاً تأمین اجتماعی چه خدماتی می‌دهد که من بیمه بخوام؟ این بیمه‌ای که می‌دهیم فقط به خاطر جبر است زیرا اگر بیمه‌نشینم برای مثال کارت هوشمند شارژ نمی‌شود. بیمه تکمیلی هم یک داستان دیگر است زیرا برینم در صد از کرایه برای هزینه آن می‌رود اما هیچ خدماتی ارائه نمی‌شود. برخی می‌گویند صاحب کالا بیمه تکمیلی می‌دهد، صاحبان کالا در جایی این هزینه را نمی‌دهند که نظام‌مند باشد و قانون اجرا شود نه جایی که سامانه نیست. طرف کرایه من را نمی‌دهد، می‌خواهد بیمه تکمیلی من را بدهد؟

شرح مصائب کامیون‌داران مثنوی هفتادمن کاغذاست

ین مقام صنفی تصریح کرد: فکر نمی‌کنم آقایان با این دست فرمان مشکلی راحل کنند. مسأله ما ۱۴۱۱ از برای رسیدگی به شکایات رانندگان گذاشته‌اند اما شکایات بعد ۲ ماه مختومه می‌شود. برای مثال قانون می‌گوید مسئولیت پرداخت کرایه با شرکت حمل‌ونقل است؛ اما وقتی شرکت پرداخت نکرد و به شکایات هم پاسخی داده نشده، من راننده چه کاری‌توانم‌بکنم؟

خیرمند در پایان خاطر نشان کرد: حمل‌ونقل در وضعیتی است که شرح‌مصائب و مشکلاتش مثنوی هفتادمن کاغذی‌م خواهد.

این کشاورز با اشاره به رکود شدید بازار محصولات کشاورزی افزود: «میدان بار در فزول تعطیل شده و راننده‌ها حاضر نیستند از خوزستان بار بزنند. محصولات ما روی زمین می‌ماند و می‌پوسد. نه بازار داریم، نه خریدار. کشاورزی خوزستان در حال فروپاشی است و صدای مایه جایی نمی‌رسد.» او که مدیر بیش از ۱۵۰ هکتار زمین کشاورزی و ۳۲۵۰ کارگر را بر عهده دارد، درباره وضعیت پرداختی‌ها گفت: «دوماه است گندم را تحویل دولت داده‌ایم اما هنوز ریالی دریافت نکرده‌ایم. هر یک از این کارگران آن روز یک خانواده حداقل چهار نفره هستند. من نه‌تنها برای معیشت خودم، بلکه برای صدها خانواده مسئولم؛ اما دیگر از نظر مالی و روانی در آستانه فروپاشی هستم»

او با حسرت ادامه داد: «دیگر حتی پاسخگوی نیازهای ساده خودم نیستم، چه برسد به این همه خانواده. کشاورز در این کشور رها شده است. ما با جان و دل تولید می‌کنیم، اما حاصل زحمات‌مان نابود می‌شود نه حمایتی هست، نه خریدار، نه امیدوی برای ادامه راه.»

خبر اقتصادی

به بهانه تها تر نفتی:

چینی‌ها هواپیمایی با ۴ برابر قیمت به هما قالب کردند



چینی‌ها هواپیماهایی که هر یک از آن‌ها کمتر از ۳۰ میلیون دلار ارزش دارند، به قیمت ۱۱۶ میلیون دلار با نفت کشورمان تها تر کردند!

به گزارش ایلنا، ۲ روز گذشته

خبر رسمی ورود ۲ فروند هواپیمای ایرباس A۳۳۰ به ناوگان شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) منتشر شد. البته ادعاهایی وجود دارد مبنی بر اینکه به‌همراه این دو فروند هواپیما که با احتساب هزینه تراشی‌هایی تحریم، در مجموع کمتر از ۶۰ میلیون دلار ارزش دارند، قطعاتی هم وارد کشور شده که تاکنون جزئیاتی از آن منتشر نشده است.

سخنگوی سازمان هواپیمایی:

سفر وزیر راه با هزینه شخصی بود



سخنگوی سازمان هواپیمایی به سفر خانوادگی وزیر راه به کیش و آکنش نشان داد و گفت: هیچ پرداختی برای خانم وزیر انجام نشده است و

خانم دکتر هزینه سفرشان را

خودشان پرداخت کرده‌اند. مهدی رضانی، افزود: هر هزینه‌ای که از خدمات رفاهی استفاده شود، به‌صورت قانونی و از حقوق فرد استفاده‌کننده کسر می‌شود؛ چه بلافاصله، چه در موعدی مشخص. این روند برای همه کارکنان و مدیران، حتی برای بنده‌از یک‌هزار تومان تا هر مبلغی، دقیقاً به‌همین صورت انجام می‌گیرد. بنابراین در سیستم‌های دولتی، استفاده از خدمات رفاهی با کسر از حقوق تعریف شده است.

بانک مرکزی: نگهداری بیش از ۱۰ هزار یورو مشمول مقررات مبارزه با پولشویی می‌شود

بانک مرکزی با صدور اصلاحیه‌ای در دستورالعمل اجرایی مربوط به حمل، نگهداری و مبادله از در داخل کشور، سقف مجاز نگهداری از برای اشخاص حقیقی و حقوقی را ۱۰ هزار یورو یا معادل آن به‌سایر ارزها تعیین کرد. به گزارش تسنیم، بنابر این و طبق دستورالعمل ابلاغی بانک مرکزی، حمل و نگهداری از زبدون مستندات معتبر، در صورت تجاوز از سقف مجاز، می‌تواند مشمول مقررات مبارزه با پولشویی و تأمین مالی تروریسم شود. گفتنی است، براساس این دستورالعمل که در قالب بخشنامه‌ای به‌شبهه بانکی کشور ابلاغ شده، نگهداری مبلغ بیش از سقف تعیین‌شده، تنها در صورت ارائه یکی از اسناد معتبر از جمله فاکتور خرید ارز از صرافی مجاز، سند برداشت از حساب ارزی نزد مؤسسه اعتباری یا اظهارنامه گمرکی مجاز خواهد بود.

واگذاری سهام سایا و ایران خودرو متوقف شد

بر اساس ابلاغ شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا مقرر شد تا ابلاغ مصوبات این شورا، از هر گونه واگذاری و تغییر و تحول در سهام شرکت‌های خودروسازی سایپا و ایران خودرو جلوگیری به عمل آید. به گزارش ایلنا، بر همین اساس گروه سایپا با ارسال نامه‌ای به سازمان بورس و اوراق بهادار اعلام کرد، گروه خودروسازی سایپا همچنان پیگیر تعیین تکلیف موضوع واگذاری سهام چرخه‌ای است و در صورت ابلاغ هر دستوری از مراجع ذی‌صلاح، مراتب از طریق سامانه کدال افشاء و به اطلاع سهامداران محترم خواهد رسید.

معاون اجرایی حوزه ریاست سازمان هواپیمایی: «دات‌وان» مجوز ندارد

معاون اجرایی حوزه ریاست سازمان هواپیمایی گفت: تا مادامی که هواپیما وارد و رجیستر نشود، مجوز بهره‌برداری عملیاتی برای دات وان صادر نخواهد شد. هنوز هم هیچ هواپیمایی از دات وان نیامده است و سازمان هواپیمایی هیچ چیزی را تأیید نکرده است. به گزارش ایلنا، اسماعیل ربانی ادامه داد: درباره شرکت هواپیمایی دات وان اسناد اولیه در خواست را مطرح و موافقتنامه اولیه بر اساس شرایط ارائه شده و منتظر آن هستیم که منتظر اذن فنی و انتظارات قانونی را تأمین کنند و در نهایت مجوز بهره‌برداری عملیاتی داده شود و بعد از این روند تمام این ادعا صحت‌سنجی خواهد شد.

معاون اجرایی حوزه ریاست سازمان هواپیمایی گفت: تا مادامی که هواپیما وارد و رجیستر نشود، مجوز بهره‌برداری عملیاتی برای دات وان صادر نخواهد شد. هنوز هم هیچ هواپیمایی از دات وان نیامده است و سازمان هواپیمایی هیچ چیزی را تأیید نکرده است. به گزارش ایلنا، اسماعیل ربانی ادامه داد: درباره شرکت هواپیمایی دات وان اسناد اولیه در خواست را مطرح و موافقتنامه اولیه بر اساس شرایط ارائه شده و منتظر آن هستیم که منتظر اذن فنی و انتظارات قانونی را تأمین کنند و در نهایت مجوز بهره‌رداری عملیاتی داده شود و بعد از این روند تمام این ادعا صحت‌سنجی خواهد شد.

یک مقام صنفی: تولید کود شیمیایی در کشور ۵۳ درصد افت کرد

رئیس انجمن تولید کنندگان کود شیمیایی اعلام کرد: ۱۵ ماه است که ارز ترجیحی به تولید کود شیمیایی اختصاص نیافته و این امر سال گذشته منجر به افت ۳۰ درصد تولید شد. به گزارش مهر، صادفراهادی با اشاره به دو چالش اساسی تولید کنندگان این صنف تصریح کرد: رفع تعهد ارزی و عدم تخصیص ارز ترجیحی دومشکل تولید کنندگان بوده که ادامه روند تولید کود شیمیایی را در کشور با مشکل مواجه کرده است. با تأکید بر اینکه در ۳ ماه گذشته قیمت برخی مواد اولیه تولید داخل ۱۰ برابر شده است، یادآور شد: گر داز ۱۲۰۰ تومان به ۱۵ هزار تومان و اسیدسولفوریک از ۴۰۰ تومان به ۲ هزار تومان افزایش قیمت داشته‌اند.

مجمع تشخیص مصلحت: سیاست گذاری پولی و بانکی به بانک مرکزی سپرده شد

رئیس کمیسیون اقتصادی دبیر خانه مجمع تشخیص مصلحت نظام با اشاره به تصویب بن‌الاول پیش نویس سیاست‌های کلی پولی و بانکی گفت: بر این اساس کلیه سیاست‌گذاری‌های پولی و بانکی و انتشار پول به بانک مرکزی واگذار شد. به گزارش ایسنا، محمدرضا پور ابراهیمی با اشاره به اهمیت سیاست‌های پولی و بانکی به عنوان سیاست اصلی و مادر در اقتصاد، ادامه داد: با تصویب کمیسیون اقتصادی مجمع بانک مرکزی به عنوان متولی سیاست‌های پولی و بانکی در کشور تعیین شد.



نمونه، محدودیت‌هایی که در تأمین انرژی برای کل خانه‌ها به وجود آمده، تأثیر خود را در قیمت سیمان به‌روشنی نشان داده است. برای مثال، قیمت سیمان ناگهان دو تا ۲٫۵ بار شده و این افزایش قیمت، اثر مستقیمی بر فرآورده‌های بتنی نیز گذاشته است و به دنبال آن، قیمت آن‌ها نیز دو تا ۲٫۵ برابر رشد می‌کند. در نتیجه، دسترسی سازندگان به سیمان و فرآورده‌های بتنی محدودتر از گذشته می‌شود.