



شنبه ۱۴ تیر ۱۴۰۱ - شماره ۳۴۷۰

نرخ بهره منفی ۳۰ درصدی؛ هجوم برای تبدیل ریال به طلا، دلار و مسکن

ندری با اشاره به اینکه حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی شوک اول را به اقتصاد کشور در سالجاری وارد کرد، بیان داشت: با این اقدام شاهد افزایش قیمت‌ها در بازارهای مختلف بودیم که به تبع آن تورم نیز افزایش یافت، طبیعتا این وضعیت به منفی شدن بیشتر نرخ بهره در اقتصاد کمک که بعد از آن نیز رالی هجوم برای تبدیل ریال به کالاهای سرمایه آغاز شد که این موضوع سرعت گردش پول در اقتصاد را افزایش داد که این موضوع به افزایش بیشتر تورم دامن زد. در حال حاضر با توجه به افزایش نرخ سود بین بانکی به حدود ۲۰٫۸۵ درصد و در سویی مقابل تورم بالای ۵۰ درصدی، با پدیده‌ای روبرو هستیم، به نام نرخ بهره منفی در اقتصاد که در حال حاضر میزان آن بیش از ۳۰ درصد، در چنین شرایطی شاهد خروج سپرده‌های بانکی و گسیل آن‌ها به سمت بازارهای سرمایه‌ای همچون، سکه، دلار، مسکن و خودرو هستیم.

نرخ سود بین‌بانکی براساس عرضه و تقاضاست و ثابت نیست، این نرخ نوسان دارد، به‌گونه‌ای که با افزایش تقاضا برای دریافت وام بین‌بانکی و از سوی دیگر عدم عرضه متاسب با آن، نرخ سود بالاتر می‌رود و در مقابل عکس این قضیه باعث کاهش آن می‌شود.

سیاست دولت ثابت نگه داشتن نرخ بهره است

کارمان ندری کارشناس مسائل بانکی با اشاره به اینکه نرخ بهره طی این مدت با افزایش جزیی روبرو بوده است، اظهارداشت: این نوع افزایش‌ها را نمی‌توان به حساب سیاست‌گذاری بانک مرکزی گذاشت، زیرا به اعتقاد هنوز هم تغییر-ی در این رابطه ایجاد نشده و م‌کامان شاهد ثابت نگه داشتن نرخ بهره در اقتصاد، مطابق آنچه مدنظر تصمیم‌گران است، هستیم، از سویی همان روشی که در دولت روحانی دنبال شده، در حال حاضر نیز پیگیری می‌شود. وی افزود: این-افزایش‌های جزیی در حد دهم درصد نیز به خاطر شرایط عمومی اقتصاد کشور و افزایش تورم است که نتیجه آن خروج سپرده در بانک‌ها است، برای جلوگیری از این وضعیت این رشد‌های اندک در نرخ سود ایجاد می‌شود، از سویی زمانیکه خروج سپرده‌ها از بانک‌ها شتاب می‌گیرد، تقاضای بانک‌ها برای استفاده از ذخایر قانونی بانک مرکزی افزایش پیدا می‌کند، بنابراین شاهد افزایش جزیی در نرخ بهره هستیم، ولی این سیاست به هیچ وجه تاکنون جواب نداده است.

ندری گفت: نتیجه این موضوع افزایش نرخ منفی بهره در اقتصاد

گزارش‌اختصاصی

مدیرعامل رادآهن جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد که ما میراث‌دار گذشته‌های هستیم که بدهی‌های سنگین چند هزار میلیاردی باعث عقب‌ماندگی صنعت ریلی شده است،میعاد صالحی در مراسم ورود ۳۱۹ ناوگان نو و بازسازی شده به شبکه ریلی اظهار کرد: در سال گذشته رکورد داخلی ناوگان از نظر تعداد و ارزش شکسته شد که اکثر آن مربوط به نیمه دوم پارسال بود و امسال نیز با توجه به شمار

اعلام شده از سوی مقام معظم رهبری در صدد توسعه صنعت ریلی هستیم که مورد تأکید همه مسئولان دولت سیزدهم است. وی ادامه داد: امروز صنعت ریلی میراث‌دار گذشته است و بدهی‌های سنگین چند هزار میلیاردی باعث عقب‌ماندگی آن شده است.مدیرعامل رادآهن جمهوری اسلامی ایران با بیان این‌که با بررسی تبصره ۱۸ و ماده ۱۲ قانون در تلاش برای کاهش بوروکراسی هستیم، اظهار



می‌برد تا این پول به دست تولیدکننده برسد، بنابراین تولیدکنندگان از این شرایط نمی‌توانند استفاده کنند، از سوی دیگر با افزایش تورم هزینه‌های تولید نیز با رشد بسیار زیادی روبرو می‌شود که طبعاً بخش تولید در این شرایط از توان کمتری برای فعالیت برخوردار خواهد بود.

ندری با اشاره به اینکه حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی شوک اول را به اقتصاد کشور در سالجاری وارد کرد، بیان داشت: با این اقدام شاهد افزایش قیمت‌ها در بازارهای مختلف بودیم که به تبع آن تورم نیز افزایش یافت، طبیعتا این وضعیت به منفی شدن بیشتر نرخ بهره در اقتصاد می‌انجامد که بعد از آن نیز هجوم برای تبدیل ریال به کالاهای سرمایه آغاز شد و همچنین سرعت گردش پول در اقتصاد را شدت بخشید و به افزایش بیشتر تورم دامن زد. این کارشناس مسائل بانکی تصریح کرد: اینکه دولت بین کنترل تورم و با رونق اقتصادی با استفاده از ابزار نرخ بهره کامدیک را باید

گزارش «امتیاز» در مورد حمل و نقل عمومی در ایران؛

ساز گازی با ناوگان قدیمی



رویکرد حمایتی وزارت صمت از تولید خودروهای برقی

ماون وزیر صمت با اشاره به برنامه‌های حمایتی وزارت صمت از خودروسازانی که تولید خودرو برقی را در دستور کار خود قرار داده‌اند، افزود:

علاوه بر امتیازاتی که در این بحث می تواند زمینه‌ای برای خودروسازانی که مبادرت به تولید محصولات برقی کنند تلقی می‌گیرد، بر این باوریم که دولت باید هزینه‌های تأمین باتری را در ناوگان عمومی مختلف برای بهسازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی با توجه به چاره‌گیری از خودروساز بتواند عواید حاصل از این محل را صرف طرح‌های تحقیق و توسعه ای خود کند. وی گفت: البته تهیه باتری هم می‌توانند زنجیره ارزش قابل توجهی برای شرکت ایجاد کنند و این بحث می تواند زمینه‌ای جذاب برای توسعه کسب و کار در کشور باشد.

ماون صنایع حمل و نقل وزارت صمت خاطرنشان کرد: با توجه به کشور دنیا به سمت استفاده از اتوبوس‌های برقی که مزایای بسیاری را برای جامعه و آیندگان در پی دارد، در نظر داریم حتی با محدودیت‌های موجود، بتوانیم تعداد قابل توجهی از این محصولات را وارد چرخه حمل و نقل کشور کرده و در بلندمدت نسبت به تولید اتبوه آن در داخل کشور اقدام کنیم.

حمل و نقل عمومی تهران به بخش خصوصی واگذار می‌شود؟

تهران به تعداد زیادی اتوبوس شهری نیاز دارد. برخی اعضای شورای شهر می‌گویند مدیریت شهری دنبال برون سپاری حمل و نقل عمومی به بخش خصوصی است،اخیرا همه جلسه ویژه‌ای در اتوبوسرانی با بخش خصوصی برگزار شده و مدیران شهری معتقدند راهکار برون رفت از مشکلات بهره‌مندی از ظرفیت‌های این بخش است.

اتوبوس‌های شرکت واحد تهران این روزها همزمان با کاهش آمار کرونا با افزایش آمار مسافران مواجه شده و رفع کمبود حمل و نقل عمومی از مطالبات اصلی تهرانی‌ها است. شهردار تهران همه خبر از تحویلی بزرگ در این زمینه داده و قرار است فقط اسمال بیش از ۳ هزار اتوبوس به چرخه ناوگان حمل و نقل اضافه و ۱۴۰۰ اتوبوس هم اورهال شود.

شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه یکی از شرکت‌های زیر مجموعه شهرداری تهران است که در ۲۵ فروردین ۱۳۳۵ به موجب قانون تأسیس شرکت اتوبوسرانی عمومی تأسیس شد. طی این ۶۵ سال، اتوبوسرانی پایتخت با فراز و نشیب‌های مختلفی همراه بوده به ویژه در دو سال گذشته به دلیل شرایط کرونا، وضعیت اقتصادی و تحریم سخت ترین سال برای اتوبوسرانی پایتخت رقم خورد.

تیغ کرونا بر روی گلولی اتوبوسرانی قرار گرفت و کاهش آمار مسافران از یک طرف و فرسودگی از طرف دیگر نفس اتوبوسرانی پایتخت را به شماره انداخت. مدیران شهری جدید اما تغییر و تحول را در اتوبوسرانی را مد نظر قرار داده اند و طی ماه گذشته تاکنون خبرهای خوشی در این زمینه داشته اند ولی در کنار این موضوع اخیرا بحث خصوصی سازی حمل و نقل عمومی هم داغ شده بحثی که اعضای شورای شهر تهران هم به آن پرداخته و استقبال کرده‌اند.

شهرداری تهران به دنبال برون سپاری حمل و نقل عمومی به بخش خصوصی است

ماون وزیر صمت با اشاره به برنامه‌های حمایتی وزارت صمت از خودروسازانی که تولید خودرو برقی را در دستور کار خود قرار داده‌اند، افزود:

علاوه بر امتیازاتی که در این بحث می تواند زمینه‌ای برای خودروسازانی که مبادرت به تولید محصولات برقی کنند تلقی می‌گیرد، بر این باوریم که دولت باید هزینه‌های تأمین باتری را در ناوگان عمومی مختلف برای بهسازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی با توجه به چاره‌گیری از خودروساز بتواند عواید حاصل از این محل را صرف طرح‌های تحقیق و توسعه ای خود کند. وی گفت: البته تهیه باتری هم می‌توانند زنجیره ارزش قابل توجهی برای شرکت ایجاد کنند و این بحث می تواند زمینه‌ای جذاب برای توسعه کسب و کار در کشور باشد.

ماون صنایع حمل و نقل وزارت صمت خاطرنشان کرد: با توجه به کشور دنیا به سمت استفاده از اتوبوس‌های برقی که مزایای بسیاری را برای جامعه و آیندگان در پی دارد، در نظر داریم حتی با محدودیت‌های موجود، بتوانیم تعداد قابل توجهی از این محصولات را وارد چرخه حمل و نقل کشور کرده و در بلندمدت نسبت به تولید اتبوه آن در داخل کشور اقدام کنیم.

حمل و نقل عمومی تهران به بخش خصوصی واگذار می‌شود؟

تهران به تعداد زیادی اتوبوس شهری نیاز دارد. برخی اعضای شورای شهر می‌گویند مدیریت شهری دنبال برون سپاری حمل و نقل عمومی به بخش خصوصی است،اخیرا همه جلسه ویژه‌ای در اتوبوسرانی با بخش خصوصی برگزار شده و مدیران شهری معتقدند راهکار برون رفت از مشکلات بهره‌مندی از ظرفیت‌های این بخش است.

اتوبوس‌های شرکت واحد تهران این روزها همزمان با کاهش آمار کرونا با افزایش آمار مسافران مواجه شده و رفع کمبود حمل و نقل عمومی از مطالبات اصلی تهرانی‌ها است. شهردار تهران همه خبر از تحویلی بزرگ در این زمینه داده و قرار است فقط اسمال بیش از ۳ هزار اتوبوس به چرخه ناوگان حمل و نقل اضافه و ۱۴۰۰ اتوبوس هم اورهال شود.

شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه یکی از شرکت‌های زیر مجموعه شهرداری تهران است که در ۲۵ فروردین ۱۳۳۵ به موجب قانون تأسیس شرکت اتوبوسرانی عمومی تأسیس شد. طی این ۶۵ سال، اتوبوسرانی پایتخت با فراز و نشیب‌های مختلفی همراه بوده به ویژه در دو سال گذشته به دلیل شرایط کرونا، وضعیت اقتصادی و تحریم سخت ترین سال برای اتوبوسرانی پایتخت رقم خورد.

مدیرعامل راد آهن اعلام کرد:

عقب‌ماندگی ریلی با بدهی‌های چند هزار میلیاردی گذشته

کرد: در سه ماهه امسال ۱۵۰ درصد رشد در حوزه جابه‌جایی کالاهای اساسی در حوزه ریلی داشته‌ایم و دو هفته پیش اولین قطار قزاقستان به مقصد ترکیه و اروپا رفت که امیدواریم با توجه به تأکید دولت و وزارت راه و شهرسازی بر دیپلماسی حمل و نقل بتوانیم رکوردهای شمال، جنوب و شرق و غرب را فعال کنیم و از همه ظرفیت‌های ممکن برای توسعه حمل و نقل ریلی استفاده کنیم.

انتخاب کند، به اعتقاد بنده با توجه به تئوری که در اقتصاد وجود دارد باید با افزایش نرخ بهره به طوریکه مردم ترغیب شوند، سپرده‌های خود را در بانک بگذارند، نقدینگی را در بانک‌ها جمع کنند، در غیر این صورت ما همچنان با افزایش انتظارات تورمی روبرو خواهیم بود، اما اگر همچنان به پهانه حمایت از تولید نرخ بهره ثابت و پایین باشد، نه تنها تولیدکنندگان نمی‌توانند با این نرخ ۲۰ درصدی تسهیلات دریافت کنند، بلکه با توجه به افزایش افسارگسیخته نرخ تورم، شاهد تعطیلی و بیکاری گسترده در بخش تولید کشور خواهیم بود.

تعیین نرخ سود یک شمشیر دولبه است

مرتضی افقه کارشناس مسائل اقتصادی نیز با اشاره به اینکه نرخ سود یک شمشیر دولبه است، اظهار داشت: اگر نرخ سود پایین باشد، این به نفع تولیدکننده است که با نرخ سود پایین‌تر بتواند تسهیلات اخذ کند و به رونق کسب و کار خودش برده‌از، البته نرخ سود بالا از طرفی می‌تواند سپرده‌های بیشتری را جذب شبکه بانکی کند و اینن موضوع به نوعی منابع بیشتری را به بانک‌ها منتقل می‌کند. وی افزود: اما در حال حاضر با توجه به وضعیت اقتصاد کشور، نرخ بهره حدود ۲۰ درصد است، در حالیکه نرخ تورم رسمی تا پایان فصل بهار حدود ۵۲ درصد، در چنین شرایطی نرخ بهره واقعی در اقتصاد منفی ۳۲ درصد است، به بیان دیگر کسی که پول خود را در بانک سپرده‌گذاری کند، در ابتدا ۳۲ درصد از ارزش پول و دارایی خود را از دست می‌دهد،افقه گفت: در مقابل کسی که وام و تسهیلات بانکی دریافت می‌کند، حتی با نرخ ۲۴ درصدی، همان ابتدا با یک سود ۳۰ درصدی روبرو می‌شود، بنابراین در چنین وضعیتی به هیچ عنوان جای تعجبی ندارد، برخی از افرادی که به اسم تولید وام می‌گیرند، به جای اینکه این منابع را صرف تولید و اشتغال کنند، آن را به بازار ملک می‌برند و با خرید خانه سودهای بادآورده بسیاری را به جیب می‌زنند.

این استاد دانشگاه اضافه کرد: طبیعتا چنین وضعیتی تنها به ضرر بخش مولد کشور است و به نوعی با این وضعیت بخش اقتصاد مولد کشور عملا با رکود همراه می‌شود، چرا که سرمایه‌گذاری جدیدی برای رونق بیشتر اقتصادی انجام نمی‌شود و بسیاری از افراد ترجیح می‌دهند، با این نرخ تورم، پول‌های خود را در بازارهای سرمایه‌ای ببرند، تا سودهای بادآورده‌ای را به جیب بزنند. طبیعی‌ست که در چنین وضعیتی تورم نیز روز به روز با افزایش بیشتری روبرو شود.

شهرداری و بخش خصوصی باید مکمل هم باشند
وی افزود: همکاری بخش خصوصی هم ضرورت دارد و شهرداری و بخش خصوصی باید مکمل هم باشند به هر حال نوسازی و بازسازی حمل و نقل عمومی جزء اولویت‌های درجه یک است و باید منابع لازم برای تحقق آن را اختصاص داد. وی با بیان اینکه شهرداری تهران به دنبال برون سپاری حمل و نقل عمومی به بخش خصوصی است، تأکید کرد: با توجه به وضعیت درآمدی شهرداری تهران بهتر است، منابع خرید این اتوبوس‌ها از طریق تهاثر، بخشی از اعتبارات بانک‌ها و وزارت نفت از محل کاهش هزینه سوخت، تأمین شود.

بهرام نکاحی مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران نیز اخیرا جلسه‌ای با بخش خصوصی داشت.

وی درباره خصوصی سازی اتوبوسرانی گفت:

امیدوارم امسال با برنامه‌ریزی و تلاش مضاعف بتوانیم اتفاقات و تحولات جدیدی را در حوزه اتوبوسرانی رقم بزنیم.

دعوت ویژه از بخش خصوصی در اتوبوسرانی

وی با اشاره به نگاه ویژه شهردار و اعضای شورای اسلامی شهر تهران به توسعه حمل و نقل ععومی خصوصا اتوبوسرانی پایتخت، اظهار داشت: در سال جاری با حمایت‌های مدیریت شهری بنا داریم در موضوع بازسازی و نوسازی ناوگان اتوبوسرانی گام‌های بلندی برداریم و در این زمینه از همه همکاران بخش خصوصی دعوت می‌کنیم که در حد بضاعت و توان، پای کار بیایند.
امسال ۱۴۰۰ دستگاه اتوبوس، بازسازی و ۲۴۵۰ دستگاه نوسازی خواهند شد
نکاحی با بیان اینکه تجهیز ناوگان اتوبوسرانی تهران به ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس فعال را تا پایان سال ۱۴۰۱، برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری کرده‌ایم، تصریح کرد: با اقدامات و برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، امسال تعداد ۱۴۰۰ دستگاه اتوبوس، بازسازی و تعداد ۲۴۵۰ دستگاه نیز نوسازی خواهند شد که به این منظور در مورد توان و ظرفیت بخش خصوصی حساب ویژه باز کرده‌ایم. واگذاری خطوط به بخش خصوصی

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با تأکید بر ضرورت اصلاح فرایندهای اسپیس‌زای گذشته و تشریح نحوه واگذاری خطوط به بخش خصوصی در گام دوم، خاطرنشان کرد: خصوصی‌سازی در ابتدای کار مشکلاتی داشته و به این منظور باید با رفع نواقص و ضعف‌های موجود در فرآیند خصوصی‌سازی، استفاده از روش‌ها و بسته‌های حمایتی برای نوسازی ناوگان و همچنین، شفاف‌سازی حداکثری در امور و تمرکز بر ارائه خدمات درخور شأن مردم شریف تهران، بتوانیم به اهداف از پیش تعیین شده، نائل شویم. به نظر می‌رسد راه‌آزینی‌ها با بخش خصوصی برای ورود بیشتر به حوزه اتوبوسرانی انجام گرفته و حالا باید منتظر ماند و دید سرانجام اتوبوس‌های پایتخت چگونه خواهد بود و شهرداری، دولت و بخش خصوصی چگونه مطالبه مردم در حوزه حمل و نقل عمومی را پاسخ می‌دهند؟



اقتصادی

اخبار کوتاه

متوسط قیمت برنج ایرانی به کیلویی ۱۱۰ هزار تومان رسید

بررسی قیمت کالاهای اساسی در اول تیرماه نسبت به خرداد نشان می‌دهد که کره پاستوریزه، سیمان خاکستری و شیر استریل پاکتی پرچرب در صدر افزایش قیمت در یک ماه قرار دارند، میانگین قیمت برنج ایرانی به ۱۱۰ هزار تومان رسیده و بازار روغن موتور هم شاهد تابش‌امانی است.

بر اساس گزارش کارگروه رصد و پایش قیمت اقلام اساسی و پر مصرف بازار کشور منتهی به ۳۰ فروردین ماه که از سوی انجمن ملی حمایت از حقوق مصرف کنندگان منتشر شده، قیمت تخم مرغ، گوشت گوسفندی، گوسفند و گوساله زنده، روغن مایع، پرتقال، سیب زمینی، گوجه فرنگی و آب بسته بندی تقریبا نسبت به ماه قبل از آن تغییری نکرده است.

۱۹ کالا بین یک تا ۱۰ درصد گران شد

اما در این زمان قیمت مرغ تازه، گوشت گوساله، شیر خام، پنیر، قند و شکر، چای، روغن نیمه جامد، برنج هندی، ماکارونی، نخود، لپه، عدس، موز، سیب، پیاز، خرما، مقاطع فولادی، پودر شوینده و دستمال کاغذی بین یک تا ۱۰ درصد افزایش یافته است. بر این اساس میانگین کشوری قیمت هر کیلو گوشت مرغ تازه و گوساله با ۹ و چهار درصد افزایش نسبت به ماه قبل به حدود ۵۲ هزار و ۴۰۰ و ۱۸۷ هزار تومان و هر لیتر شیر خام و همچنین پنیر پاستوریزه ۴۰۰ گرمی هر کدام با هشت درصد افزایش به ۱۲ هزار و ۷۰۰ و ۳۶ هزار و ۸۰۰ تومان رسیده است.

در مدت یاد شده هر کیلو برنج هندی، روغن نیمه جامد ۴۵ کیلویی و ماکارونی ۵۰۰ گرمی نیز هفت، پنج و چهار درصد گران شده و در تیر امسال به قیمت ۳۶ هزار و ۸۰۰ ، ۳۶۰ هزار و ۱۶ هزار و ۸۰۰ تومان فروخته شده است. همچنین قیمت اقلام چای ۵۰۰ گرمی با دو و چهار درصد افزایش به حدود ۱۴۷ و ۱۴۲ هزار افزایش به ۱۳ درصد افزایش به بندی با دو درصد افزایش به ۳۴ و ۲۶ هزار تومان رسیده است. در بین انواع حبوبات نیز در تیر امسال، قیمت هر کیلو نخود با سه درصد، عدس با شش درصد و لپه با پنج درصد افزایش نسبت به ماه قبل به حدود ۵۵۰ ۵۵ و ۵۲ هزار تومان رسیده است. قیمت پیاز هم در مدت یاد شده هشت درصد افزایش داشته و قیمت آن به نزدیک ۱۰ هزار تومان رسیده است. قیمت موز، انواع سیب و خرما هم در یک ماه گذشته سه، هفت و شش درصد افزایش داشته است.

میانگین قیمت برنج ایرانی در تیر؛ ۱۱۰ هزار تومان!

در این میان قیمت شیر کم چرب و پر چرب، کره، برنج ایرانی، برنج پاکستانی، لوبیا چیتی، رب گوجه فرنگی، سیمان، گچ، انوار تابر، انواع روغن موتور، کاغذ نسبت به ماه قبل، بیش از ۱۰ درصد افزایش یافته است.

بر این اساس قیمت هر کیلو برنج ایرانی طارم و هاشمی با ۱۶ و ۲۱ درصد افزایش نسبت به خرداد به ۱۱۱ و ۱۰۹ هزار تومان رسیده است. همچنین قیمت رب لبتر شیر کم چرب و پرچرب و کره ۱۰۰ گرمی به ترتیب ۱۲، ۵۲ و ۵۲ درصد نسبت به قبل، یعنی خرداد، افزایش یافته و به حدود ۱۹، ۲۲ و ۲۱ هزار تومان رسیده است.

قیمت رب گوجه ۸۰۰ گرمی و هر کیلو لوبیا چیتی نیز باافزایش ۱۱ و ۱۷ درصدی قیمت در تیر ماه به ۲۷ هزار و ۷۰۰ و ۶۱ هزار و ۸۰۰ تومان رسیده است.

کاهش ۳۰ درصدی مصرف ماکارونی

مشاور هیات مدیره انجمن صنفی کارفرمایان کارخانجات ماکارونی گفت: قیمت تمام شده محصول ایرانی نسبت به رقبای ما از جمله ترکیه بالاتر است همچنین دور زدن تحریم‌ها و تحمیل شدن هزینه حمل وقل بیشتر در دوره تحریم‌ها، باعث شد بسیاری از بازارهای خود از جمله آفریقا صنف و صنعت برای صنایع آرد بر تا سال ۹۹ پارانهای نبود، گفت: سالیانه این صنایع حدود ۱۵ تا ۲ میلیون تن گندم مصرف می‌کرد، در یک سال نخست دولت جدید باهدف کنترل قیمت‌ها گندم کارخانه‌ای به تولیدکنندگان داده شد. وی با اشاره به افزایش قیمت آرد و صنف و صنعت، افزود: قیمت گندم صنف و صنعت از کیلویی ۲ هزار و ۷۰۰ تومان به کیلویی ۱۲ هزار تومان رسید. فعالان این حوزه از همان ابتدا مخالف خود را با افزایش نرخ آرد به مسئولان مربوطه اعلام کردند چراکه این افزایش قیمت، شوک زیادی به کالی ماکارونی می‌داد و بر تولید، بازار و مصرف تأثیر می‌گذاشت.

سختگوی انجمن صنفی کارفرمایان کارخانجات ماکارونی با بیان اینکه واردات گندم از سوی بخش خصوصی ممنوع شده است، خاطر نشان کرد: واردات گندم از سوی شرکت بازرگانی دولتی صورت می‌گیرد بنابراین به نوعی همه نیاز مایه انجمن صنفی کارفرمایان کارخانجات ماکارونی با بیان اینکه همواره مصرف ماکارونی در ۶ ماه نخست سال کاششی می‌شود، گفت: مردم بعد از اطلاع از احتمال گرانی ماکارونی تا ۲ سال نگهداری کرد از آزاد خریداری خاگی زیاد شد.

این فعال اقتصادی از کاهش ۲۵ تا ۳۰ درصدی مصرف ماکارونی خبر داد و افزود: ماکارونی یک غذای جایگزین است و بعد از گران شدن گوشت قرمز و مرغ تمایل‌ها برای مصرف ماکارونی افزایش پیدا می‌کند و از آنجایی‌که رشد قیمت سایر اقلام نسبت به ماکارونی بیشتر است از این‌رو به احتمال زیاد در ماه‌های آینده میزان مصرف متعادل می‌شود.