

گزارش

جدال دولت و کروز بر سر سهام ایران خودرو

کروز چگونه صاحب ایران خودرو شد؟



کروز سال‌ها بود که دنبال مدیریت ایران خودرو می‌گشت. این تلاش‌ها در نهایت منجر به پیروزی کروز در به‌دست‌گرفتن مالکیت ایران خودرو در زمستان ۱۴۰۳ شد. کروز با جمع‌سهم شرکت‌های وابسته به خود در همکاری با گروه هپمن، توانست مدیریت ایران خودرو را به‌دست‌آورد. نمایندگان مجلس حالا معترض رفتار مجموعه‌هایی‌اند که ایران خودرو را به‌دست‌گرفته‌اند. این تقابل صرفاً در مجلس هم جریان ندارد و در دولت و سازمان تعزیرات هم دیده می‌شود. نهایتاً کار به جایی رسیده که تعزیرات اقدام به محکومیت ایران خودرو به‌گران فروشی کرد. نبض بازار نوشت؛ صنعت خودرویی کشور درگیر یک بحران اساسی است. بحران زیان دهی و بحران مدیریت که تنها بازنده این فرآیند نیز خریداران این شرکت هستند. مردمی که قرار بود خودرو با کیفیت به‌دست‌آنها برسد، اما حالا خودرو با منت، گران و کم‌کیفیت را در صف‌های طولانی و آن هم شانشی به‌دست می‌آورند. یکی از مهم‌ترین شرکت‌هایی که در این فرآیند دخیل است، شرکت کروز و وابستگان آن در ایران خودرو هستند. شرکت‌هایی که با ادعای تحول ایران خودرو، این شرکت را تحویل گرفته و کم‌اکان در حال ادامه‌روند گذشته‌اند. کروز با در دست داشتن ۳۰ درصد سهام تصمیمی از ایران خودرو، از زمستان گذشته است که مدیریت این شرکت را برعهده دارد.

دولت و ادعای ایران خودرو

تا پیش از اینکه خصوصی‌سازی غیرشفاف ایران خودرو انجام‌شود، دولت سهام‌دار عمده این شرکت بود. سهام‌داری که می‌توانست مدیریت مجموعه و خط مشی اصلی آن را مشخص کند. در کنار دولت، قطعه‌سازان نیز بخش قابل توجهی از سهام ایران خودرو را در اختیار داشتند. دولت از طریق سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، سرمایه‌گذاری آتیه‌سبا (زیرمجموعه صندوق بازنشستگی کشوری) با سهم نزدیک به ۵ درصد، شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران با سهم ۵ درصد، شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان (زیرمجموعه بانک تجارت) با سهم بیش از ۵ درصد، سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کشوری با سهم بیش از ۳ درصد و شرکت گروه مالی ملت نیز با سهم نزدیک به ۱.۷ درصد، ایران خودرو را در اختیار داشت. در مجموع به عبارتی ۱۷ درصد مستقیم و ۲۳ درصد به شکل غیرمستقیم از سهام ایران خودرو، دولتی بود.

کروز؛ صاحب ایران خودرو

از بهمن ۱۳۹۶، شرکت کروز به دنبال ایران خودرو بود. تلاش‌های این مجموعه، اما منتهی به شناخته‌نشدن اهلیت آن توسط سازمان بورس شد. این کشمکش ادامه یافت تا در زمستان ۱۴۰۳، ورق برگشت. پس از شکل‌گیری حواشی پیرامون خصوصی‌سازی ایران خودرو و تصمیم دولت مبنی بر خصوصی‌سازی مدیریت آن، فرآیند خصوصی‌سازی آغاز شد. فرآیندی که شفافیت کامل نداشت و کار آن بارها به‌دادگاه کشید. در نهایت شرکت کروز توانست از طریق جمع‌سهم خوداز جمله سهم هپمن به‌اضافه سهام کروز، مدیریت ایران خودرو را در جهت رفع چالش‌های اساسی از جمله پایان زیان دهی، به‌دست‌گیرد. تسنیم در اوج ماجرای خصوصی‌سازی ایران خودرو در بهمن سال گذشته، علی‌خضریان اظهاراتی مطرح کرد که نشان می‌داد ادعای کروز مبنی بر عدم در دست داشتن ایران خودرو درست نیست و این شرکت با همراه مجموعه‌های وابسته خود، در ایران خودرو نقش قابل توجهی دارد. مدیریت بخش خصوصی به این خاطر توسط دولت پذیرفته شد که بخش خصوصی با چابکی بیشتر و تنش داخلی کمتر، به سوی تعادل قیمت، توازن تولید و پایان زیان دهی حرکت کند. حالا پس از چند ماه، ایران خودرو با رشد باره قیمت و تداوم زیان دهی مواجه است. اگرچه این سؤال هم کم‌اکان باقی است که چرا به یکباره کروز دارای اهلیت شد؟

مخالفت از ابتدا

از ابتدای حضور کروز در مسیر خصوصی‌سازی ایران خودرو، نمایندگان مجلس و دولت با این اقدام مخالفت کردند. مشخصاً ۱۴۰ نماینده مجلس در هشداری به رئیس‌جمهور نسبت به این اقدام ابراز نگرانی کرده بودند. تقابل مجلس و کروز اگرچه به نتیجه خاصی نرسیده و ایران خودرو و کم‌اکان در حال گران کردن محصولات خود است اما جامعه انتظار تداوم رویکرد نظارتی مجلس بر خودروسازان را دارد. خودروسازانی که سعی می‌کنند از مجلس هم عبور کنند. مصطفی طاهری، عضو کمیسیون صنایع مجلس در اینباره گفته بود: «در حال حاضر، شرکت کروز عمده تأمین‌کننده ی قطعات خودرو برای شرکت ایران خودرو محسوب می‌شود. متأسفانه، این شرکت سهامدار نیز هست. در هیچ‌جای دنیا مرسوم نیست که یک شرکت مستقل قطعه‌ساز، سهامدار شرکت خودروسازی باشد. بهروز محبی، نماینده مجلس، نیز در اینباره گفته بود: «موافق این هستیم خودروسازی در ایران باید خصوصی شود؛ اما خصوصی‌سازی به معنای واقعی باید اتفاق بیفتد. با اینکه قطعه‌سازان گردن کلفت به دنبال ایران خودرو باشد و اختصاصی‌سازی رخ دهد، مخالف هستم. مخالف صد در صدی واگذاری ایران خودرو به شرکت کروز هستم و نامه‌ای برای این امر امضا کردیم چرا که این شرکت حاشیه و فساد زیادی دارد». ذاکر، عضو دیگر کمیسیون صنایع در اینباره گفته بود: «با توجه به پرونده قضایی شرکت کروز، باید اهلیت و صلاحیت این شرکت برای خرید حقوق مردم در ایران خودرو که متعلق به سهامداران است، به طور کامل احراز شود». در همین راستا حاجی دیگانی گفته بود: «واگذاری ایران خودرو به یک شرکت خاص، قطعه‌سازی، باعث ایجاد رانت و فساد می‌شود؛ باید فرایندهای قانونی که در مناقصات است، بر اساس قانون اجرا شود. در قانون و اصل ۴۴ و اصلاحات آن تأکید شده که واگذاری باید به نحوی باشد که به اهلیت سپرده شود».

آرمان ملی

آرمان ملی – صدیقه یهزادپور: سازمان برنامه و بودجه اخیراً اعلام کرد که در طرح یارانه نان، سهم قابل توجهی از نان یارانه‌ای کشور توسط کارت‌های بسیار محدود بانکی خریداری شده است. مطابق این گزارش، حدود ۲ درصد از کارت‌های بانکی، چیزی در حدود ۲۳ درصد از کل نان کشور را خریداری کرده‌اند؛ همچنین ۱ درصد کارت‌ها معادل ۱۳ درصد از نان را به خود اختصاص داده‌اند.

این آمار، با اینکه تنها بخشی از واقعیت را نشان می‌دهد، اما زنگ خطر جدی در نظام یارانه‌ای نان و آرد است. کارشناسان معتقدند؛ در نظام یارانه نان، هدف اولیه این است که یارانه یعنی کاهش بهای خرید نان، به مصرف‌کننده نهایی، به خصوص خانوارهای کم‌درآمد برسد؛ سهمی که در سفره مردم دیده شود. اما وقتی می‌بینیم سهم بسیار کوچکی از کارت‌ها، سهم خیلی بزرگ‌تری از مصرف نان را در اختیار دارند، نشان از عدم موفقیت هدفمند ی یارانه نان دارد و بخش عمده‌ای از این امر به جای نامعلوم دیگری می‌رود.

نان هوشمند، یارانه سرگردان

به گزارش «آرمان ملی»، مهدی طباطبایی کارشناس اقتصادی در این باره گفت: دولت با راه‌اندازی سامانه هوشمند نان تلاش کرد تا مسیر تخصیص یارانه این کالای اساسی را شفاف و منظم کند، اما آنچه که از شواهد برمی‌آید از شکاف بزرگ میان هدف و واقعیت حکایت می‌کند که نه فقط عجیب بلکه هشداردهنده است، چرا که، نشان می‌دهند بخش مهمی از نان یارانه‌ای که باید بر سفره خانوارهای معمولی قرار گیرد، از مسیر اصلی خود خارج شده و احتمالاً سر از بازارهای غیرمصرفی یا شبکه‌های واسطه‌گری درآورده است.

او افزود؛ طرح هوشمندسازی یارانه نان، که از سال گذشته به اجرا درآمد، بر این مبنا شکل گرفت که یارانه مستقیماً به مردم داده نشود، بلکه به نان تعلق گیرد؛ یعنی مردم نان را با قیمت یارانه‌ای بخزند و تفاوت قیمت از طریق سامانه به نانوای پرداخت شود. در حقیقت، هدف کنترل دقیق تر مصرف و جلوگیری از قاچاق و فساد در توزیع آرد بود، ولی در حال حاضر با انتشار آمار جدید، روشن شده است که تنها ثبت تراکنش بانکی به‌خودی خود شفافیت نمی‌آورد، چون همان کارت‌هایی که قرار بود نشانه مصرف خانوار باشند، به ابزاری برای ثبت خریدهای غیرواقعی تبدیل شده‌اند.

او معتقد است؛ بخشی از نانوائی‌ها یا واسطه‌ها با استفاده از کارت‌های بانکی محدود، خریدهای تکراری و غیرواقعی ثبت می‌کنند تا سهم بیشتری از یارانه را جذب کنند، که به معنای این است که همان فساد ی که در سیستم سنتی یارانه آرد وجود داشت، به شکل تازه‌ای در بستر دیجیتال بازتولید شده است.

خوراک دام

این کارشناس اضافه کرد: همزمان با این مشکل، پدیده استفاده از نان یارانه‌ای به عنوان خوراک دام هم هنوز ادامه دارد. بر اساس گزارش‌های رسمی و غیررسمی از شهرهای مختلف کشور، مقادیر زیادی انواع آغ از به خصوص، بربری، تافتون و لواش خشک شده در انبارها کشف شده بود تا به مصرف دام برسد. او درباره چگونگی شکل‌گیری این رویه گفت؛ علت روشن است، چرا که وقتی قیمت نان دولتی با قیمت نان آزاد یا نهاده‌های دامی اختلاف زیادی دارد، طبیعی است که برخی سودجویان ترجیح دهند نان را با یارانه انسانی بخزند و در بازار دام بفروشند، که به معنای اتلاف منابع عمومی است؛ منابعی که قرار بود برای سفره مردم هزینه شود، حالا به خوراک حیوانات تبدیل می‌شود.

با توجه به اینکه دولت در سال جاری حدود ۲۵۰ هزار میلیارد تومان برای یارانه گندم و نان پیش‌بینی کرده، قطعاً چنین انحرافی در مصرف، نه فقط مسأله‌ای فنی بلکه بحرانی بود جه‌ای و اجتماعی است، چرا که یارانه نان یکی از بزرگ‌ترین هزینه‌های حمایتی دولت است و اگر به دست مصرف‌کننده واقعی نرسد، کل فلسفه حمایت از دهک‌های پایین زیر سؤال می‌رود. از طرفی هم این بی‌عدالتی در توزیع می‌تواند حس نارضایتی عمومی را تشدید کند؛ مردمی که برای خرید قندقرص نان در صف می‌مانند، وقتی می‌شنوند یک درصد کارت‌ها سبزه درصد نان کشور را می‌خرند، احساس می‌کنند که عدالت از سفره‌شان رفته است.

او دلیل اصلی پیدایش این مشکل را در ساختار ناصحیح

حسین راغفر مطرح کرد

قرارداد میلیاردی مبهم با وزارت راه!

یک اقتصاددان اظهار کرد: محکوم به اعدام می‌شود؛ حتی میل خانه‌اش را مصادره می‌کنند اما بعداً با وزارت راه قرارداد میلیاردی می‌بندد. حسین راغفر، اقتصاددان و استاد دانشگاه درباره بلایی که افزایش قیمت ارز سر مردم آورده و نقش مفسدان اقتصادی در شرایط روز کشور نکات مهمی را بیان کرد.

به گزارش خبرآنلاین وی در گفت‌وگو با اطلاعات گفت: مطالعات نشان می‌دهد ۴۲ درصد جمعیت کشور دچار فقر مطلق هستند و از حداقل‌های یک زندگی انسانی محروم هستند و حدود هفت میلیون نفر از جمعیت کشور هم زیر خط‌گرستگی هستند و مخارج‌شان سید غذایی حداقل کالری را برایشان تأمین نمی‌کند. این آمارها بسیار نگران‌کننده هستند و نشان‌دهنده رشد فقر در جامعه هستند.

گزارش «آرمان ملی» از یارانه‌های به‌هدرفته نان در نظام توزیع

نان دیجیتالی هم به سفره‌ها نرسید



بخشی از نانوائی‌ها یا واسطه‌ها با استفاده از کارت‌های بانکی محدود

خریدهای تکراری و غیرواقعی ثبت می‌کنند تا سهم بیشتری از یارانه را جذب کنند

یعنی همان فساد ی که در سیستم سنتی وجود داشت، به شکل تازه‌ای بازتولید شده است

بالا، قیمت پایین و نظارت ناکافی، فضایی می‌سازد که در آن هم فساد رشد می‌کند، هم اسراف افزایش می‌یابد. با این شرایط اصلاح این چرخه ساده نیست، چون ساختار توزیع نان در ایران به بخشی از فرهنگ اقتصادی و اجتماعی مردم تبدیل شده است، در حقیقت نان در ذهن ایرانی نه فقط غذا، بلکه نماد بقا و احترام است؛ دست‌زدن به قیمت آن، حساسیت برمی‌انگیزد و از طرف دیگر، نانوائی‌ها و اتحادیه‌های صنفی نیز از جایگاه قدرتمندی برخوردارند و هرگونه تغییر در نحوه توزیع آرد یا پرداخت یارانه، بدون هماهنگی آن‌ها، ممکن نیست و همین پیچیدگی‌ها باعث شده دولت‌ها ترجیح دهند به جای اصلاح ساختار، صرفاً ابزار نظارتی جدید اضافه کنند که در اثر آن فقط ترازوها از بین رفت و کارخوان‌ها و دستگاه‌های دیجیتالی اضافه شده‌اند، ما اگر زیرساخت اطلاعاتی و اراده سیاسی برای برخورد با تخلف وجود نداشته باشد، هیچ ابزار هوشمندی معجزه نمی‌کند.

هزینه‌های پنهان یارانه نان

طباطبایی معتقد است؛ در شرایطی که بودجه عمومی کشور زیر فشار سنگین هزینه‌هاست، تداوم یارانه‌های ناکارآمد مانند یارانه نان می‌تواند هزینه‌های پنهان سنگینی داشته باشد، چرا که هر درصد انحراف در مصرف نان یارانه‌ای، معادل هزاران میلیارد تومان اتلاف منابع است، در حقیقت این منابع می‌توانست صرف بهبود تغذیه، آموزش یا سلامت شود و قطعاً، ادامه وضع فعلی نه‌تنها عدالت اجتماعی را محقق نمی‌کند، بلکه به‌تدریج منابع حمایتی کشور افرسوده می‌سازد. او درباره راه بهبود این وضعیت گفت؛ بازنگری در فلسفه یارانه مسأله‌ای است که باید در سطح کلان به آن توجه کرد، باید مشخص شود دولت قرار است از چه کسی و در برابر چه خطری حمایت کند. در این میان چنانچه، هدف حمایت از افشار ضعیف است، باید یارانه مستقیماً به افراد داده شود، نه به کالایی که هرکس بتواند بی حساب بخرد.

بعلاوه، لازم است داده‌های سامانه نان به‌صورت عمومی و شفاف منتشر شود تا امکان نظارت اجتماعی فراهم شود، همچنین باید قیمت‌گذاری دستوری آرد و نان به‌تدریج با واقعیت‌های اقتصادی هماهنگ شود تا فاصله قیمتی، انگیزه فساد را کاهش دهد و در نهایت اینکه، فرهنگ مصرف نان نیز باید اصلاح شود؛ و آموزش در مدارس تا تبلیغات عمومی درباره جلوگیری از دورریز با هدف بهبود وضعیت اقدامات لازم صورت گیرد. در حقیقت آمار تازه سازمان برنامه و بودجه به‌منزله هشدار ی است که هرچند، یارانه نان، به‌رغم نیت خیر و تلاش برای هوشمندسازی اقداماتی صورت گرفته است اما هنوز درگیر سوءاستفاده، ناعدالتی و هدررفت است و اگر اصلاحات ساختاری در این حوزه به تأخیر بیفتد، در سال‌های آینده ممکن است دولت برای تأمین همین یارانه ناچار شود از بخش‌های دیگر بزند تا بتواند به اهداف خود در این راستا برسد که البته قطعاً شرایط دشوارتری را پیش روی خود خواهد داشت.



چند وقت می‌گویند اموال وی کاملاً مصادره شده و حتی میل خانه او ضبط شده اما این فرد پس از مدتی آزاد می‌شود و با وزارت

آنچه به عنوان بخش خصوصی می‌بینید ۲۰۷ میلیارد پیورو از وزارت نفت وام دریافت می‌کند که کاری انجام بدهد و بعد دستگیر و به اعدام محکوم می‌شود و بعد از

نداریم و بخش خصوصی تولید ی ما به شدت تضعیف شده است و در حال مرگ است.

آنگه به عنوان بخش خصوصی می‌بینید ۲۰۷ میلیارد پیورو از وزارت نفت وام دریافت می‌کند که کاری انجام بدهد و بعد دستگیر و به اعدام محکوم می‌شود و بعد از

اخبار

نابودشدن ۸ میلیارد لیتر بنزین

بر اساس آخرین آمارها امروز نزدیک به ۲۲ میلیون یا به عبارتی ۵۲ درصد از دستگاه خودرو و موتورسیکلت در ناوگان حمل و نقل کشور در مرز فرسودگی (امکان اسقاط خودرو) قرار دارند و بیش‌ترین سهم مربوط به موتورسیکلت و خودروهای سواری و وانت است. تا امروز نزدیک به ۲.۵ میلیون خودرو از چرخه ناوگان حمل و نقل خارج و اسقاط شده و نزدیک به ۲۴ میلیون خودرو و وانت در کشور در حال تردد هستند. ایسنا نوشت: محمداصادق حاتمی –رئیس ستاد و مدیر نوسازی ناوگان حمل و نقل –ایردو گفت: نزدیک به ۸.۲ میلیارد لیتر بنزین در سال توسط خودروهای فرسوده در دسته سواری و وانت مصرف می‌شود که اگر مطابق قیمت‌های بین‌المللی برای هر لیتر بنزین «یک دلار» در نظر بگیریم، سالانه ۸.۲ میلیارد دلار فرصت از دست رفته ارزی در کشور وجود دارد که در صورت عدم وجود ناترازی بنزین، می‌توانستیم این میزان را به‌فرصت صادراتی تبدیل کنیم. وی تصریح کرد: بر اساس تحقیقات، این میزان خودرو فرسوده سالانه حدود ۳.۲ میلیارد لیتر بنزین مازاد مصرف کرده و اگر تنها این ۲.۶ میلیون دستگاه خودرو فرسوده از چرخه خارج و خودروهای نو بنزینی جایگزین شوند، سالانه نزدیک به ۳.۲ میلیارد لیتر صرفه جویی در مصرف بنزین ایجاد می‌شود و اگر با خودروهای دوگانه سوز، برقی و یا هیبریدی جایگزین کنیم بیش از هفت میلیارد لیتر بنزین و هفت میلیارد دلار صرفه جویی ارزی خواهیم داشت و همین ارز و نقدینگی حاصل از صرفه جویی می‌تواند در فرایند اسقاط و نوسازی ناوگان سرمایه‌گذاری شود. حاتمی خاطرنشان کرد؛ در صورت سرمایه‌گذاری در امر اسقاط و نوسازی ناوگان خودروهای فرسوده از محل صرفه جویی مصرف سوخت ۷۰ درصد ناترازی بنزین کاهش داده می‌شود که تحقق آن مستلزم تغییر رویکرد در تأمین کمبود سوخت با هزینه بالا به سرمایه‌گذاری جهت حل مسئله ناترازی با اجرای مدل اقتصاد چرخشی و افزایش بهره‌وری منابع است. وی افزود؛ در سال گذشته مصرف بنزین نسبت به تولید آن نزدیک به ۳.۵ میلیارد لیتر ناتراز بوده و از کشور برای تأمین آن استفاده شده و در صورت عدم سرمایه‌گذاری در اسقاط خودروهای فرسوده، این میزان ناترازی می‌تواند تا پنج برابر افزایش یابد.

افسارگسیخته شدن قیمت گوشت

دامداران عنوان می‌کنند که از ماهه پیش نسبت به کاهش ذخایر نهاده‌های دامی، پیامدهای خشکسالی و تأثیر آن بر بازار محصولات پروتئینی هشدار داده بودند، اما گوش شنوایی برای شنیدن حرف‌های آنها وجود نداشت. فعالان این بخش عنوان می‌کنند که سوءمدیریت در وزارت جهادکشاورزی و نفوذ دلالتان در سامانه بازارگاه، تولید گوشت را با بحران روبه‌رو کرده است. آنها می‌گویند تصمیمات سیاسی، واردات بی‌ضابطه و حذف تشکلهای تولیدی از چرخه تصمیم‌سازی، موجب گرانی بی‌سابقه و نابسامانی در بازار گوشت شده است. مجتبی عالی، مدیرعامل سابق اتحادیه مرکزی تعاونی دامداران ایران می‌گوید: از ابتدای سال ۱۴۰۴ به دولت تذکر دادیم که با توجه به ذخایر نهاده دام و طیور، به‌زودی ذخایر کم می‌شود، اما گوش شنوایی وجود نداشت. متأسفانه مدیران دولتی به دنبال کار تولید نیستند و به دنبال کار سیاسی هستند؛ به همین دلیل مدیران دولتی به سمت واردات می‌روند؛ زیرا، امضاهای طلایی در آنجاست. مشکلی در بخش تولید نداریم، مشکل در مدیریت وزارت جهادکشاورزی است. تولیدکنندگان رسانه ندارند که از آنها حمایت کند و کاسه‌کوزه گرانی بر سر آنها شکسته می‌شود. متأسفانه مافیای قدرتمندی در بازار گوشت داریم که اجازه مداخله تشکلهای تولیدی را نمی‌دهد. واردات گوشت، گنج پنهان است. عده‌ای گوشت را بازار ۲۸۵۰۰ تومانی وارد می‌کنند و باقیمت ۱۵۰هزار می‌فروشند. آفشین صدرادرس، مدیرعامل اتحادیه دام سبک نیز معتقد است: هزینه‌های تمام‌شده تولید گوشت افزایش یافته که ناشی از نبود (نه کمبود) نهاده‌های دامی است که قیمت آن به‌شدت افزایش یافته است. این رشد قیمت نهاده‌ها روی قیمت گوشت هم تأثیر گذاشته است. پیش‌بینی‌های لازم برای شرایط خشکسالی درست انجام نشد و اکنون نهاده نداریم. در جلسات مختلف عمومی و خصوصی مدیران تشکلهای دامی تذکرات مکرری به وزارت جهاد دادند و انتظار این بود که مسئولان وزارت جهاد برای پیشگیری از اتفاقاتی که دارد می‌افتد، برنامه‌ریزی می‌کردند. باید از ابتدای امسال، این تدابیر دیده می‌شد، اما ما هیچ برنامه‌ای ندیدیم. اکنون دیگر تشکلهای را از جلسات امنیت غذایی حذف کردند. همچنین تمام اعضای تشکلهای تولیدی را از سامانه بازارگاه حذف کرده‌اند اما دلالتانکند داشته‌اند. باین تصمیمات، مشخص بود که چنین وضعی پیش می‌آید، دلیل این شرایط فقط سوءمدیریت است. وحید کیانی دامدار نیز معتقد است: به‌علت هزینه‌های سنگین و کمبود خوراک، دامداران مجبور شده‌اند دام‌های خود را به کشتارگاه بفروشند. تولید دام ۲ بخش دارد: یک بخش نهاده‌ها و یک بخش علوفه است. ۸۰ درصد هزینه‌های دامداری علوفه است. نهاده که در بازار نیست یا گران است. علوفه هم گران شده و قیمت کاه ۴ هزار تومان به ۱۲ هزار تومان رسیده است. دامداران چون جو و ذرت نیست از نقاله چغندر استفاده می‌کنند. قیمت‌ها روزانه گران می‌شود. دولت باید برای دام برنامه بلندمدت اتخاذ کند و با اقدامات لحظه‌ای اتفاق مثبتی در حوزه تولید گوشت نخواهد افتاد.