

مدیرعامل اتحادیه مرغداران گوشتی ایران تشریح کرد

# حال و هوای تولید و بازار مرغ

تقاضا را تا حدی کنترل کنیم. در شرایط کنونی باید تولید را افزایش دهیم که با برنامه‌ای که داریم عملاً به این راحتی مقدور نیست و اساساً به صلاح نیست؛ چرا که نمی‌توان قیمت مرغ را با افزایش تولید بیش از حد کاهشی کرد بنابراین باید تقاضا را مدیریت کنیم.

● **به نظر شما به‌عنوان یک کارشناس و فعال بخش خصوصی، دولت چه کاری می‌تواند انجام دهد تا رضایت مردم، مرغداران و تولیدکنندگان جوجه یک‌روزه را به‌صورت هم‌زمان داشته باشد؟**

دولت باید در قدم اول به شکل‌ها و بخش خصوصی اعتماد کند تا برنامه‌ریزی تولید و تصدی‌گری را آن‌ها بر عهده بگیرند. اساساً مشکل این است که تولیدکننده در شرایط کنونی چشم‌اندازی از آینده ندارد که چه خواهد شد تا برنامه‌ریزی درست‌تری انجام دهد. به‌عنوان مثال در جریان جوجه‌ریزی، بخش غیردولتی نقشی ندارد تا در زمینه تولید و عرضه سیاست‌گذاری کند. امروزه با قیمت‌های دستوری و اجباری مواجه هستیم که ضد تولید است.

● **در شرایط کنونی مردم برای خرید گوشت مرغ و بسیاری از نیازمندی‌های خودشان با مشکل قدرت خرید مواجه هستند، برای این مسئله دولت باید چه تدبیری بیندیشد؟**

یک تفکری است که می‌گویند مردم قدرت خرید ندارند بنابراین محصولات را ارزان‌تر به مردم عرضه کنیم اما برای رسیدن به این هدف باید این‌قدر کمک مالی از تولیدکننده صورت گیرد تا قیمت تمام‌شده‌اش پایین بیاید. در این شرایط هم معمولاً قیمت محصول تولیدی با قیمت کشورهای همسایه هم‌خوانی ندارد و آن کالا قاچاق می‌شود. راهکار دیگر این است که اجازه دهیم قیمت‌ها واقعی شوند و دولت هزینه‌ای را که برای ارزان شدن کالا می‌پردازد، با استفاده از ابزارهای حمایتی برای افزایش قدرت خرید مردم به کار گیرد. امروزه سرکوب قیمت یک سیاست شکست‌خورده استو باید توان مردم را برای خرید افزایش دهیم.

در واقع دولت باید در اقتصاد به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی کند که توان خرید مردم را افزایش دهد. وقتی قیمت دستوری اعمال و سرکوب قیمتی انجام شود، تولید تعطیل می‌شود و باید با واردات نیاز داخلی را تأمین کرد که هزینه آن دو برابر تولید داخلی برای دولت تمام خواهد شد.

یکی دیگر از مشکلاتی که مرغداران در همه استان‌ها دارند، قطعی برق است. در واقع اگر واحد مرغداری برق نداشته باشد، جوجه‌ها به یک کانون گرم هجوم برده و نهایتاً مرغداران با کاهش‌هایی همراه بود که مصرف‌کنندگان را ناراضی کرده بود. مخصوصاً در دو سال اخیر به دلیل افزایش بیش از حد مصرف بنزین معمولی کشور، تولید بنزین سوپر کاهش پیدا کرد. به دلیل اینکه خط‌های تولید پالایشگاه‌ها بیشتر صرف تولید بنزین معمولی می‌شد تا نیاز اصلی کشور را برطرف کند و کمبود بنزین در کشور ایجاد نشود. «او افزود: «اگر فضای عرضه بنزین سوپر وارداتی رقابتی باشد، قیمت‌های نجومی به‌وجود نمی‌آید. این موضوع سنگ محکی است برای کشور از این جهت که ببیند می‌تواند از انحصار عرضه دولتی فرآورده‌های نفتی خارج شود و فضای رقابت را از لحاظ کیفیت و قیمت به‌وجود آورد با خیر.»

این مسئول بخش خصوصی، گفت: «استفاده از بنزین سوپر وارداتی با بنزین سوپری که در حال حاضر وجود دارد، سقف ندارد و با قیمت آزاد در کشور عرضه می‌شود. محدودیتی برای میزان واردات بنزین سوپر در این مصوبه در نظر گرفته نشده است؛ یعنی هرچقدر که مصرف‌کننده متقاضی آن باشد، متناسب با آن امکان واردات به کشور وجود دارد.»

سخنگوی صنف جایگاه‌داران یادآور شد: «پیش‌بینی ما این است که اگر تولید بنزین داخل کشور صفر در نظر گرفته شود، میزان عرضه بنزین سوپر وارداتی حدود یک الی دو میلیون لیتر خواهد بود. بر اساس قوانین کشور و آنالیز هزینه‌ها، قیمت‌گذاری بنزین سوپر وارداتی انجام می‌شود. قیمت است از نوع بنزین بستگی به کشور تولیدکننده آن و کیفیت بنزین وارداتی دارد.»

حال باید دید که دولت به‌عنوان ناظر چگونه بر فرآیند واردات، توزیع و قیمت بنزین سوپر وارداتی نظارت خواهد کرد و چه ساز و کاری برای آن در نظر گرفته خواهد شد؟



تمام‌شده این محصول بالاتر است، توافقی با انجمن تولیدکنندگان کردیم که قیمت میانگین ۲۰ هزار تومان به علاوه و منهای ۲۰ درصد باشد. البته این نرخ مصوب نیست و به‌صورت توافقی به آن رسیدیم اما امروز صحبت درباره قیمت حدود ۳۶ هزار تومان و ۳۷ هزار تومان است و تقریباً هر قطعه جوجه یک‌روزه ۱۰ هزار تومان گران‌تر از بهای تمام‌شده آن عرضه می‌شود. وقتی که جوجه به مرغ تبدیل می‌شود، به اندازه پنج هزار تومان تنها بابت قیمت جوجه روی قیمت گوشت مرغ اثر می‌گذارد. در این میان هزینه‌های حمل‌ونقل، کارگری و غیره که همگی افزایش یافته نیز هر یک به جای خود قابل محاسبه است.

● **مسئله‌ای که وجود دارد این است که تولیدکننده‌های جوجه یک‌روزه هم دغدغه‌هایی دارند که هزینه‌های تولیدشان بالا رفته و از فروش محصولشان متضرر می‌شوند، نظر شما در این‌باره چیست؟**

دغدغه‌های آن‌ها نیز درست است و همواره با انجمن تولیدکنندگان جوجه یک‌روزه همراهی کرده‌ایم. به همین دلیل نتیجه گرفتیم که قیمت توافقی برقرار باشد؛ چرا که اعتقاد داریم اگر آن‌ها نتوانند به تولید ادامه دهند، ما هم نمی‌توانیم ادامه دهیم. بنابراین مجبور به واردات خواهیم شد که واردات نیز تحت کنترل ما نیست. چون افرادی که با تخم‌مرغ نطفه‌دار جوجه تولید می‌کنند، با قیمت‌های دلخواه خودشان می‌فروشند. مسئله این است که جوجه یک‌روزه وارداتی و تولید داخل نیاز به ابزار نظارتی بهتری دارد.

● **به نظر شما چه راهکاری برای اصلاح این فرآیند وجود دارد؟**

در وهله نخست باید تراکم برخی واحدها که اجازه جوجه‌ریزی بیش از ظرفیت به آن‌ها داده شده، موقتاً لغو شود تا در واقع

است، حتماً دستگاه‌های متولی از جمله وزارت جهاد کشاورزی از ابزارهای خودشان استفاده کرده و آن را مهار کنند.

● **امسال تولید ما چقدر خواهد بود و چه تغییری نسبت به سال‌های گذشته داشته است؟ آیا این روند افزایشی بوده یا کاهشی؟**

در شش ماهه نخست سال جاری نسبت به شش ماهه اول سال گذشته بیش از ۲۰ درصد رشد تولید داشته‌ایم اما هم‌اکنون جمع‌بندی در ماه‌های مهر و آبان نداشته‌ایم. مسلماً امسال نسبت به پارسال بیش از ۲۰ درصد افزایش تولید گوشت مرغ خواهیم داشت. درباره بازار نیز باید گفت که قیمت تمام‌شده به واسطه افزایش قیمت جوجه، هزینه حمل‌ونقل، هزینه کارگری و غیره افزایشی شده است. در این میان نیز ستاد تنظیم بازاری داریم که اواخر هر سال قیمتی اعلام کرده و به هیچ وجه تحولات را در طول سال نه می‌تواند رصد کند و نه پاسخگو است. ما اعتقاد داریم که باید قیمت را به بازار سپرد. درباره جوجه یک‌روزه نیز به دلیل اختلاف فاحش بین قیمت فروش با قیمت تمام‌شده تولید جوجه یک‌روزه بهتر است که دستگاه‌های صادر کننده مجوز و وزارت جهاد کشاورزی به این مسئله ورود پیدا کنند.

● **قیمت جوجه یک‌روزه تا چه اندازه روی آنالیز قیمت مرغ تأثیرگذار است؟**

پیش از این تصور می‌شد جوجه یک‌روزه حدود ۱۰ درصد روی قیمت تمام‌شده تأثیرگذار است اما امروز قیمت آن را تا ۱۵ درصد هم تأثیرگذار می‌دانیم و بعضاً بیشتر هم می‌شود. ● **قیمت جوجه یک‌روزه از گذشته تا امروز چه تغییراتی داشته است؟**

جوجه یک‌روزه در سال ۱۴۰۲ نهایتاً قیمت حدود ۱۷ هزار تومانی داشت اما در سال گذشته وقتی دیدیم قیمت



«وضعیت صنعت مرغداری و تولید گوشت مرغ در کشور مناسب است و مشکلی بابت تأمین جوجه یک‌روزه و نهاده‌های تولید مورد نیاز مرغداران یا همان خوراک مرغ وجود ندارد. یکی از مشکلات موجود مسئله قیمت جوجه یک‌روزه است که از دولت و دستگاه‌های متولی انتظار می‌رود بر این فرآیند نظارت بیشتری داشته باشند.» این‌ها صحبت‌های علی ابراهیمی، مدیرعامل اتحادیه مرغداران گوشتی ایران است که در گفت‌وگو با «آتیه‌نو» درباره آخرین وضعیت و حال و هوای صنعت مرغداری از تولید تا بازار توضیح می‌دهد. این گپ‌وگفت را در ادامه می‌خوانید.

● **در حال حاضر فضای حاکم بر صنعت مرغداری کشور را چطور می‌بینید؟ وضعیت تولید و تولیدکننده‌ها چگونه است؟**

مرغداران در شرایط کنونی از نظر تأمین دو نهاده مهم و مؤثر یعنی دانه ذرت و کنجاله سویا وضعیت خوبی دارند. بر خلاف سال گذشته که این موضوع مشکل‌ساز شده بود، در حال حاضر برای تأمین و حمل آن‌ها مشکلی نداریم. به عبارت دیگر نهاده‌های تولید مورد نیاز مرغداران گوشتی به اندازه کافی وجود دارد. جوجه یک‌روزه نیز با توجه به جوجه‌ریزی که در آبان ماه اتفاق افتاد و در روزهای آینده هم به بازار عرضه می‌شود، بیش از ۱۵۰ میلیون قطعه خواهد بود. این نشان می‌دهد که در سه م‌قوله جوجه یک‌روزه، دانه ذرت و کنجاله سویا نیازها مهیا شده و واحدها به‌صورت فعال وارد کار شده‌اند. پیش‌بینی تولید نیز با شرایط موجود بیشتر از ۲۶۰ هزار تن در هر ماه خواهد بود.

اما نکته نگران‌کننده برای مرغداران این است که قیمت جوجه یک‌روزه در چندماه گذشته به بالای ۳۰ هزار تومان رسیده و این مسئله قیمت تمام‌شده گوشت مرغ را بالا خواهد برد. در واقع افزایش قیمت مرغ در بازار ربطی به میزان تولید آن ندارد. هنگامی که جوجه را ۳۵ هزار تومان یا ۲۶ هزار تومان خریداری کنید، به این معنی است که به ازای هر کیلوگرم، حدود ۱۸ هزار تومن فقط سهم جوجه یک‌روزه از بهای تمام‌شده گوشت مرغ خواهد شد. البته هم‌اکنون در حال پیگیری این مسئله هستیم و انتظار داریم وزارت جهاد کشاورزی از ابزارهایی که دارد برای مهار قیمت جوجه یک‌روزه استفاده کند؛ چرا که وقتی مسئله افزایش قیمت گوشت مرغ به وجود می‌آید، همه دستگاه‌های استانی، تعزیرات و استانداریان به موضوع ورود پیدا کرده و فعال می‌شوند، چون مردم مرغ مصرف می‌کنند نه جوجه یک‌روزه که در جریان آن باشند. به همین دلیل توقع داریم با توجه به اینکه قیمت غیرمنطقی



روند خوب اسقاط خودروها در کشور، افزایش ۳۰۰ درصدی را نسبت به سال گذشته ثبت کرده است. طی هشت ماه اول سال اسقاط ۲۳۷ هزار دستگاه خودرو را تجربه کردیم و امیدواریم تا پایان سال رکورد بالاترین میزان اسقاط در کشور را که مربوط به سال ۱۳۹۳، معادل ۳۳۰ هزار دستگاه، بوده است بشکنیم.

از سال پیش، مجدداً موضوع اسقاط خودروهای فرسوده و جایگزینی آن‌ها، مورد توجه قرار گرفته و مردم نسبت به این حوزه و نیز از حقوقی و تکالیفی که دارند، مطلع شده‌اند. نتیجه این آگاهی و توجه، این شد که در سال گذشته، با وجود اینکه در زیرساخت‌های لازم نیز بسیار ضعف داشتیم، اتفاقات خوبی نظیر اجرایی شدن آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون سامان‌دهی صنعت خودرو رخ داد. باوجود اینکه زیرساخت‌های لازم فراهم نبود اما با استناد به قانون سامان‌دهی صنعت خودرو، خوشبختانه توانستیم حدود ۷۸ هزار دستگاه اسقاط را در سال گذشته انجام دهیم؛ از این تعداد، حدود ۱۰ هزار دستگاه در حوزه خودروهای فرسوده‌ای بود که با خودروهای نو جایگزین شدند و هشت هزار دستگاه هم سهم تاكسی‌ها بود.

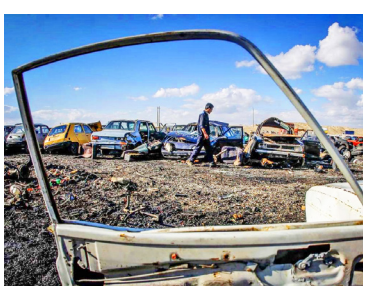
سال گذشته به نسبت سال‌های پیش از آن (در مقایسه با سال ۱۴۰۲) با مجموع چهار سال پیش از خودش، ۲۵ درصد افزایش اسقاط را داشتیم. طی سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ که جمعاً چهار سال می‌شود، ۵۷ هزار دستگاه، اسقاط خودروهای فرسوده را داشتیم اما صرفاً در سال ۱۴۰۲ این عدد به ۷۸ هزار دستگاه رسید؛ به‌عبارتی حدود ۲۵ درصد افزایش را شاهد بودیم.

امسال، با وجود اینکه هشت ماه از سال می‌گذرد، تا روز یکشنبه هفته قبل (۲۷ آبان ماه) ۲۳۷ هزار دستگاه خودرو فرسوده از رده خارج شده که در مقایسه با آمار سال گذشته خودمان (درحالی‌که به‌عنوان زیرمجموعه وزارت صمت، از ابتدای سال ۱۴۰۲، مسئولیت اسقاط را برعهده گرفتیم) شاهد رشد ۳۰ درصدی اسقاط تاکنون نسبت به یک‌ساله ۱۴۰۲، بوده‌ایم.

امیدواریم که این ۳۰۰ درصد را تا پایان سال بالاتر ببریم و چندین برابر شود و با توجه به آیین‌نامه خوب و پیشرفته ماده ۱۰ قانون سامان‌دهی صنعت خودرو بتوانیم رکورد ۱۸ ساله گذشته را هم رد کنیم.

بالاترین رکورد تعداد اسقاط خودرو مربوط به سال ۱۳۹۳ معادل ۳۳۰ هزار دستگاه است که امیدواریم تا پایان سال به این عدد برسیم. البته محدودیت‌هایی در این حوزه وجود دارد که باید به آن‌ها توجه کرد. طی سلسله گزارشانی که در اختیار داریم، طی ۱۸ ماه عمری که از این ستاد می‌گذرد، بالغ بر دو میلیارد لیتر صرفه‌جویی در مصرف سوخت داشتیم که این‌ها همه با محاسبات کارشناسی انجام شده و مربوط به ۱۸ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه سال ۱۴۰۳ است. در شش‌ماهه ابتدایی امسال، ۱۵۰ هزار دستگاه از رده خارج کرده‌ایم که به انضمام ۷۸ هزار دستگاه اسقاط شده در سال گذشته، طی این یک و نیم سال منتهی به پایان شهریور ماه امسال، ۲۲۸ هزار دستگاه خودرو فرسوده، اسقاط و از رده خارج شده است. این میزان صرفه‌جویی در مصرف سوختی که محاسبه کرده‌ایم مربوط به ۱۸ ماه و با احتساب ۱۵۰ هزار خودرو از رده خارج، مربوط به همین شش ماهه ابتدایی است. اکنون که هشت ماه از سال گذشته، ۲۳۷ هزار دستگاه خودرو از رده خارج شده است. بنابراین با یک حساب نسبی، از ابتدای سال گذشته تاکنون، بالغ بر سه میلیارد لیتر صرفه‌جویی در مصرف سوخت اتفاق افتاده است. نیاز است که جزئیات آن، کارشناسی شده و محاسبه شود اما نسبت آن، یعنی همین عدد با درصدی تغییر، بالا و پایین شود.

بر این اساس از منظر رالی، ۲۰۸ میلیارد دلار از بابت خروج خودروهای فرسوده، آورده و عواید داشته‌ایم.



● **آزادسازی واردات بنزین سوپر و فروش آن با نرخ غیریارانه‌ای این گمانه را ایجاد کرده که دولت درصدد ایجاد تغییرات در قیمت بنزین برای سال آینده خواهد بود که البته به گفته مسئولان دولت و نمایندگان مجلس، مسئله افزایش قیمت بنزین مطرح نیست.**

بر اساس ماده ۹ مصوبه هیئت وزیران در تاریخ بیستم آبان ماه امسال، واردات و توزیع بنزین ویژه (سوپر) توسط اشخاص حقوقی دارای مجوز از وزارت نفت با قیمت غیریارانه‌ای به‌صورت مجزا از زیرساخت‌های توزیع سوخت یارانه‌ای، با رعایت قوانین و مقررات مجاز است.

در این میان ناترازی بنزین، به‌ویژه در حوزه مصرف، موضوعی است که همواره مسئولان دولتی درباره آن صحبت کرده‌اند. مژگان خالو، سخنگوی ستاد بودجه سازمان برنامه و بودجه، موضع رسمی دولت درباره قیمت بنزین را اعلام کرده است. او در این‌باره گفته بود: «با توجه به ناترازی شدیدی که در حوزه انرژی وجود دارد، به هر حال دولت باید تصمیم جدی در‌باره بنزین داشته باشد. ناترازی انرژی موضوعی جدی و نیازمند تصمیم‌گیری با بررسی تمامی ابعاد است؛ تصمیم‌گیری‌ای که اعم از سیاست‌های قیمتی، غیرقیمتی، افزایش بهره‌وری، واردات خودرو، توسعه حمل‌ونقل عمومی و افزایش ظرفیت تولید باشد.»

● **افزایش قیمت بنزین مطرح نیست**  
گرچه این‌گونه اظهارات نشان‌دهنده این است که احتمالاً به‌زودی باید شاهد تغییر و تحولات قیمت بنزین باشیم اما محسن رنگنه، سخنگوی کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم توسعه، در جلسه علنی هفته گذشته مجلس اعلام کرد: «مجلس برای حل ناترازی انرژی دولت را مکلف به ایجاد تنوع در سید سوختی کشور کرد اما اصلاً بحث افزایش قیمت بنزین مطرح نیست.»

او افزود: «دولت در لایحه برنامه هفتم توسعه آورده بود که با سیاست‌های قیمتی و غیرقیمتی برای تعدیل مصرف

حامل‌های انرژی تصمیم بگیرد اما مجلس شورای اسلامی با این موضوع مخالفت و بخش سیاست‌های قیمتی را از لایحه حذف کرد.»

به گفته رنگنه، به‌منظور حل ناترازی بنزین، ایجاد تنوع در سید سوختی کشور، اجرای تکالیف پدافند غیرعامل و قانون هوای پاک، سازمان برنامه و بودجه مکلف است با همکاری وزارتخانه‌های نفت، کشور، صنعت معدن و تجارت، سازمان حفاظت محیط‌زیست و سازمان ملی استاندارد، برنامه جامع تأمین و تخصیص حامل‌های انرژی شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور را شامل بنزین، نفت، گاز، گازمایع، برق و گاز طبیعی فشرده، حداکثر ظرف مدت شش ماه پس از ابلاغ این قانون تهیه و به تصویب هیئت وزیران برساند.»

کرامت ویس کرمی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی نیز با اشاره به مصوبه هیئت وزیران در خصوص واردات بنزین ویژه یا سوپر گفت: «این مصوبه دو مجوز کلیدی و راهگشا را برای کمک به تأمین سوخت با کیفیت برای متقاضیان آن صادر کرده است؛ نخست، اجازه واردات بنزین ویژه یا سوپر توسط بخشی خصوصی است. در سال‌های اخیر تقاضاهای بسیار زیادی برای عرضه بنزین سوپر در سطح کشور داشتیم که از سوی مالکان خودروهای وارداتی و همچنین خودروهای داخلی توربوشاژر بود.»

ویس کرمی همچنین با بیان این‌که پاسخگو نبودن شرایط تولید داخلی بنزین سوپر نسبت به تقاضای مردم باعث عرضه غیرقانونی محلول‌های اکتان‌افزا در برخی جایگاه‌های سوخت شده، بیان کرد: «این محلول‌ها که به اسم اکتان‌افزا عرضه می‌شد، مورد تأیید ما نیست و اکنون با مجوز هیئت وزیران، شرکت‌های خصوصی که صلاحیت دارند، می‌توانند در زمینه واردات بنزین زیرساخت‌های

تأکید درباره هزینه‌های تأمین بنزین ویژه

## به شایعات درباره قیمت بنزین سوپر توجه نکنید!

کافی داشته باشند و از مجاری بین‌المللی آن را وارد و در کشور توزیع کنند.»

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی همچنین اضافه کرد: «این شرکت‌ها قرار است با سازوکاری که در آینده مشخص می‌شود، از طریق جایگاه‌های خاص یا خودروهای خاص، با نرخ غیریارانه‌ای و متفاوت با روشی که اکنون بنزین یارانه‌ای را عرضه می‌کنیم، بنزین سوپر را عرضه کنند.»

بنزین سوپر و قیمت بنزین یارانه‌ای

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی گفت: «این روش هیچ‌گونه خللی در زمینه تولید و توزیع بنزین یارانه‌ای که اکنون در جایگاه‌های سوخت عرضه می‌شود، از نظر فرآیندی و قیمتی به وجود نمی‌آورد. شرکت حقوقی و خصوصی که قرار است این کار را انجام بدهد، بر مبنای سازوکاری که در مجموعه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی تهیه خواهد شد، اجازه واردات و عرضه بنزین ویژه یا سوپر را در جایگاه‌هایی که بازهم در این مجموعه مشخص می‌شود، خواهد داشت.»

او ادامه داد: «میزان واردات بنزین به این روش، به میزان تقاضای هموطنان بستگی خواهد داشت. متناسب با تقاضایی که به سمت مجموعه می‌آید، شرکت‌های خصوصی می‌توانند واردات انجام دهند. این روش در دنیا مرسوم است و بسیاری از کشورها با سازوکار جداگانه‌ای بنزین ویژه را عرضه می‌کنند. این مقام مسئول تأکید کرد: «قطعا آیین‌نامه اجرایی را در این زمینه تهیه می‌کنیم و اطلاع‌رسانی را انجام می‌دهیم. ممکن است عرضه این سوخت از طریق خودروهای خاص مانند خودروهای سیار عرضه سوخت یا یک جایگاه خاص یا بخشی از یک جایگاه خاص انجام شود.»

ویس کرمی بیان کرد: «قیمت‌های مختلفی که در فضای مجازی درباره بنزین سوپر وارداتی اعلام شد، درست نیست و از هموطنان درخواست می‌شود که به این حرف‌ها توجه