

دولت در آمد شرکت‌های خصوصی حمل و توزیع فراورده‌های نفتی را از ابتدای سال ۱۴۰۲ قطع کرده‌است

دولتی‌کردن خصوصی‌سازی توزیع سوخت!



۱۴۵ جایگاه سوخت را پوشش می‌دهد. درواقع باید گفت حمل و توزیع سوخت بین ۳۵ تا ۴۰ درصد جایگاه‌های سوخت بر عهده بخش خصوصی قرار گرفت.

باین‌حال، فعالان این صنف می‌گویند شرکت پالایش و پخش فراورده‌های نفتی نتوانست با این برون‌سپاری کنار بیاید و از آنجا که بخش خصوصی را به‌عنوان رقیب خود می‌دید، شروع به سنگ‌اندازی در کار بخش خصوصی کرد.

این موضوع در شرایطی رخ می‌دهد که سپهر جعفری، مشاور هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های توزیع سوخت، به «شرق» می‌گوید: شرکت پالایش و پخش فراورده‌های نفتی نهنتها حاضر نیست دست از تصدی‌گری در اقتصاد بکشد، بلکه شمار درخو ر توجهی نیروی مازاد به کار گرفته است و به بودجه کشور هزینه سنگینی تحمیل می‌کند.

بر اساس توضیح این مقام صنفی، شرکت پالایش و پخش فراورده‌های نفتی بالغ بر ۱۷ هزار نیرو به کار گرفته؛ این در حالی است که شمار پرسنل مورد نیاز این شرکت حداکثر بین یک تا دو هزار نیرو است.

در جازدن ۶ساله حق‌العمل شرکت‌های توزیع سوخت

کارمزد یا حق‌العمل شرکت‌های حمل و توزیع سوخت از



شرق: چیزی نزدیک به ۷۰ شرکت



بخش خصوصی فعال در زنجیره حمل و توزیع سوخت در مسیر ورشکستگی قرار گرفته‌اند. در نیمه دهه ۹۰ خورشیدی، دولت وقت تصمیم گرفت انحصار شرکت پالایش و پخش فراورده‌های نفتی را در بازار سوخت بشکند و مطابق اصل ۴۴ بخشی از بازار حمل و توزیع فراورده‌های سوختی را به شرکت‌های بخش خصوصی سپرد. اما حالا اعضای هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های توزیع سوخت می‌گویند دولت در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ اصل ۴۴ قانون اساسی را دور زده و پرداخت حق‌العمل شرکت‌های خصوصی فعال در این بخش را ممنوع کرده و به این ترتیب درآمد این شرکت‌ها از ابتدای سال ۱۴۰۲ تاکنون قطع شده است.

خصوصی‌سازی بازار سوخت در محاق

شرکت‌های توزیع سوخت می‌گویند در مسیر ورشکستگی قرار گرفته‌اند. ماجرا از نیمه دهه ۹۰ خورشیدی شروع شد. آنجا که دولت تصمیم گرفت مطابق اصل ۴۴ قانون اساسی، به انحصار تمام‌قد شرکت پالایش و پخش فراورده‌های نفتی در بازار سوخت پایان دهد و حمل و توزیع آن را به بخش خصوصی بسپارد.

این تصمیم در شرایطی گرفته شد که در بسیاری از کشورهای جهان نه‌تنها حمل و توزیع سوخت بر عهده بخش خصوصی است، بلکه اکتشاف و استخراج منابع، پالایش و ذخیره‌سازی نیز بر عهده شرکت‌های خصوصی گذاشته شده است.

باین‌حال، فعالان بخش خصوصی این اقدام دولت وقت را گام اول برون‌سپاری وظایف شرکت پالایش و پخش فراورده‌های نفتی و تصدی‌گری این شرکت دانسته و معتقد بودند با این فرایند شرکت پالایش و پخش فراورده‌های نفتی به وظیفه اصلی خود که رگولاتوری و تنظیم مقررات و نظارت است، برمی‌گردد.

با این اقدام دولت وقت، ۱۰۷ شرکت زنجیره‌ای پخش خصوصی مجوز حمل و توزیع سوخت را بر عهده گرفتند که در حال حاضر ۶۹ شرکت فعال است و هر شرکت به طور میانگین



نادر وهاب آقایی

کارشناس صنعت خودرو

به‌تازگی انجمن صنفی خدمات پس از فروش نامهای به وزارت صمت ارسال کرده که با دلایل مطرح‌شده که به نظر اعضای آن کاملا متفن می‌آید، درخواست لغو واردات خودروهای دست دوم را کرده است. قبل از اینکه لازم باشد به فحوای نامه اشاره‌ای شود، لازم است در ابتدا ساختار انجمن صنفی شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو را مورد مذاقه قرار داد تا دلایل انتشار چنین نامه‌ای مشخص شود: انجمن صنفی شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو که در ابتدا به نام انجمن صنفی خدمات پس از فروش چند شرکت‌های تولیدکننده خودرو شناخته می‌شد، از سال ۱۳۷۶ فعالیتش را با عضویت چند شرکت تولیدکننده خودرو از جمله ایران‌خودرو و سایپا آغاز کرد و بعدها با ورود بازیگران جدی به صنعت خودروی کشور، این انجمن هم در نام و هم در اساسنامه خود تغییرات جدی به عمل آورد تا بتواند شرکت‌های واردکننده خودرو را نیز جزء اعضای خود کند. اما کمافی‌السابق پای ثابت هیئت‌مدیره این انجمن مطابق اساسنامه، نمایندگان دو خودروساز بزرگ کشور یعنی سایپا و ایران‌خودرو هستند. در سایت این انجمن دلایل ابجایی آن چنین توزیع قطعات و خدمات پس از فروش مشروع و ارتقای سطح کمی و کیفی توزیع قطعات و خدمات پس از فروش خودرو، حفظ حقوق و منافع قانونی مشترک اعضا، پس مشاهده می‌شود که وظیفه ذاتی انجمن، دفاع از حقوق قانونی اعضای خود است، پس نمی‌توان با ادعای دفاع از حفظ حقوق اعضا انتظار داشت‌که این انجمن داعیه‌دار بهبود وضعیت خدمات پس از فروش در کشور خواهد بود، چراکه در ادامه دلایل ایجاد انجمن آمده است: انجام سایر فعالیت‌هایی به منظور بهبود وضع اقتصادی کارفرمایان که خود متضمن حفظ منافع جامعه نیز باشد. اما همین‌جا لازم است به موضوع دیگری پرداخته شود و آن هم وضعیت خدمات پس از فروش اعضای این انجمن. مطابق گزارش که هرساله توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران انجام می‌شود، شرکت‌های مختلف خودرویی در حوزه‌های مختلف مانند فرایند‌های اجرایی، دستورالعمل‌ها، زیرساخت‌ها و نیروی

انسانی مورد ارزیابی قرار می‌گیرند و هرساله دو خودروساز بزرگ داعیه‌دار رتبه‌های یک و دو در این ارزیابی هستند. فارغ از اینکه جقدر این ارزیابی قابل اتکاست، یکی از شاخص‌های مورد بررسی، میزان رضایت مشتریان شرکت‌های عرضه‌کننده خودرو است که در سال ۱۴۰۱ این دو امتیازات رضایت مشتریانشان در رنج ۷۵۰ تا ۸۰۰ از هزار بوده است. به این معنا که حدود ۲۵ تا ۲۰ درصد از مشتریان این دو سازمان، به طور رسمی از عملکردشان رضایت ندارند. افرادی که در حوزه رضایت مشتری فعالیت می‌کنند می‌دانند که چنین حجمی از نارضایتی در صنایع مختلف فاجعه محسوب می‌شود. به همین دلیل است که نگارنده در سال‌های مختلف و در مقالات مختلف از وزارت صمت درخواست داشته است تا بساط این ارزیابی را ملاک آن شاخص‌هایی است که نتایج رضایتمندی مشتریان در اولویت چندم است برچیده شود. مگر می‌شود کسی داعیه‌دار بهترین خدمات پس از فروش باشد و حدود ۲۰ درصد از مشتریانش ناراضی؟ حال این شرکت‌هایی که نتوانستند رضایت مشتریان خود را تأمین کنند دور هم جمع‌شده‌اند و نامه‌ای نگاشته‌اند و دل‌نگران ارائه خدمات به جامعه ایرانی شده‌اند، آن هم با استدلال‌هایی که هر متخصص را به بی‌گرمی وامی‌دارد که چه کسانی مدعی این حوزه در کشور هستند. در پاسخ به نامه انجمن موارد زیر بیان می‌شود با این توضیح که روی صحبت نگارنده با کسانی است که با عنوان دفاع از حقوق جامعه، به‌دنبال انحصار و کسب درآمد بیشتر برای کسب‌وکار خودشان هستند.

۱- **ویژگی محصول**: انجمن این ادعا را مطرح می‌کند که خودروهای وارداتی فاقد ویژگی‌های متناسب با کشور هستند و صلاحیت ورود به کشور را ندارند. سؤال این است که مطابق آیین‌نامه‌های پیشین خودروهایی که مجاز برای ورود به کشور هستند، ملزم به داشتن استانداردهای هشتادوینچ‌گانه و همچنین یورو ۵ بوده‌اند. سؤال این است که آیا انجمن آن زمان نمی‌بایست با استناد به همین استدلال با ورود خودروهای یورو ۵ مخالفت می‌کرد، زیرا با استانداردهای متناسب کشور تطابق ندارند؟ با این استدلال هیچ‌گاه نباید شاهد ورود خودروهای برقی به کشور باشیم، زیرا زیرساخت‌های لازم برای ارائه خدمت به این‌گونه خودروها وجود ندارد.

۲- **ارزیابی و تأیید اصالت خودرو**: اصلا این استدلال چه ربطی به انجمن خدمات پس از فروش خودرو دارد که راجع به آن اظهار نظر می‌کند؟ آیا به‌تازگی نقش بازرس واردات خودرو هم به شرح مسئولیت‌های این انجمن اضافه شده است؟

۳- **تأمین قطعات یدکی**: پیش‌نهاد می‌می‌تهد تهیه‌کنندگان این نامه یک بار دیگر این بند

خود نوشته را مجدد مطالعه کنند. در جایی اشاره می‌کنند «در صورت واردات خودروهای کارکرده توسط اشخاص حقیقی» و در جایی دیگر «برای شرکت‌ها و نمایندگانی های مجاز رسمی که باید قطعات را تأمین کنند، توجیه اقتصادی ندارد»، و حتی در جای دیگری «نارضایتی شدید مصرف‌کنندگان» مطرح شده است. سؤال این است که اگر افراد حقیقی می‌خواهند خودروها را وارد کنند پس چرا انجمن نگران تأمین قطعات توسط شرکت‌های خودرویی است. چه کسی گفته شرکت‌های خودرویی باید حتما تأمین‌کننده این قطعات باشند؟ چرا انجمن پای خود را در کفشی کند که اصولا نقشی برای او تدارک دیده نشده و چرا دایه مهربان از مادر شده است. اگر شخص نقشی خودرویی را وارد کرده و به شخص حقیقی دیگری فروخته است و به اصطلاح is as آن را واگذار کرده چه ربطی به انجمن و اعضای آن دارد؟ مگر اینکه انجمن بداند از این اقدام آبی برای او گرم نمی‌شود و به‌همین‌دلیل در حال گول‌آلودکردن آب است تا کس دیگری نیز نتواند از آن بهره‌برد. سؤال مهم‌تر در این قسمت این است که به فرض، دغدغه انجمن صحیح است و نگران آینده مشتریان و جامعه ایرانی است، اما چرا تاکنون برای تأمین قطعات خودروهای اعضای خود هیچ‌گونه نامه‌نگاری، اولتیماتوم و… صادر نکرده است؟ مگر نه اینکه مطابق قانون هر خودرویی که وارد کشور می‌شود باید تا ۱۰ سال تأمین قطعات آن از سوی عرضه‌کننده خودرو تضمین شود، پس کون انجمن خدمات پس از فروشی که به تک‌تک عرضه‌کنندگان خودروهای داخلی و خارجی نامه زده و به‌خاطر عدم تأمین قطعات توسط شرکت‌های خودرویی گله کرده باشد؟ آیا تا‌به‌حال انجمن خدمات پس از فروش بررسی کرده است که چه تعداد از قطعات آخرین خودروهای سراتو، سوزوکی، پژو ۴۰۷ و… که توسط خودروسازان داخلی به بازار عرضه شده در دسترس مشتریان است؟ به لیست این‌گونه خودروهایی که بعضا حتی تعداد آنها به هزار دستگاه هم نمی‌رسد می‌توان به لیست بلندبالایی رسید که مشتریان آن هم‌اکنون در بازار به‌دنبال قطعات آن هستند.

۴- **واردات قطعات استوک**: نگارنده متوجه نمی‌شود منظور از قطعات استوک چیست و قطعا هر خواننده دیگری نیز متوجه این جمله پرابهام نخواهد شد. قطعات استوک یعنی قطعات دست دوم؟ یا قطعات غیراصلی؟ اگر منظور قطعات دست دوم است که به انجمن اطلاع می‌دهم که هم‌اکنون برای بسیاری از خودروهای لوکس و غیرلوکس که قطعات آن در بازار پیدا نمی‌شود، بسیاری از تجار از کشورهای همسایه با اوراق‌کردن خودروها این قطعات را به داخل کشور عرضه می‌کنند. پس این موضوع

بنزین در جایگاه‌های سوخت کرده است و در حال حاضر از چهارهزارو ۵۰۰ جایگاه سوخت، حدود ۵۰۰ جایگاه را به این تجهیزات مجهز کرده است. به‌جز این، تمام اتاق‌های دیسپچینگ که وظیفه جمع‌آوری خودکار داده و اطلاعات را از مراکز و پایانه‌های سوخت بر عهده دارند، توسط بخش خصوصی راه‌اندازی شده است. جالب اینجاست که متولیان دولتی در اتاق‌های دیسپچینگ سوخت مصاحبه می‌کنند بدون آنکه نقشی در راه‌اندازی آن داشته باشند و در مقابل کمر همت به تضعیف بخش خصوصی می‌بندند.»

دخالت ۸۰ساله دولت در بازار سوخت

متولیان دولتی پشت‌تربون‌ها شعار حمایت از بخش خصوصی را سر می‌دهند و هر‌جا لازم باشد بر مبنای اهمیت تولید مانور تبلیغاتی می‌دهند، اما در عمل به دنبال تضعیف بخش خصوصی و گسترش تصدی‌گری خود هستند.

این چکیده نکاتی است که فعالان بخش خصوصی در زنجیره حمل و توزیع سوخت می‌گویند. نکاتی که عبدالرضا تهرانی، رئیس انجمن صنفی شرکت‌های توزیع سوخت نیز به زبان آورده و به «شرق» می‌گوید: خصوصی‌سازی حمل و توزیع سوخت، مطابق اصل ۴۴ قانون اساسی و بر اساس شیوه‌نامه‌ای که در سال ۹۴ تنظیم شده، انجام گرفته است و حالا دولت بر چه اساسی این شرکت‌ها را واسطه خوانده و پرداخت حق‌العمل را به آنها ممنوع کرده است؟

او تأکید می‌کند: «شرکت پالایش و پخش فراورده‌های نفتی مطابق برنامه‌های توسعه‌ای و اصل ۴۴ قانون اساسی باید کام‌های بیشتری در برون‌سپاری وظایف خود و کاهش تصدی‌گری برمی‌داشت، اما حالا به رقیب بزرگ و قدرتمند بخش خصوصی تبدیل شده است و با بخش‌نامه‌های متناقض، مانع فعالیت این شرکت‌ها می‌شود و جالب اینکه دولت هم با قانون بودجه سال ۱۴۰۲، اصل ۴۴ را نقض کرده و حقوق بخش خصوصی را نادیده می‌گیرد.» به گفته تهرانی تمام شرکت‌های بخش خصوصی فعال در زنجیره حمل و توزیع سوخت از ابتدای سال ۱۴۰۲ حقوق پرسنل و هزینه‌های خود را از سرمایه شرکت پرداخت کرده‌اند نه درآمدی که حق آنها بوده است و همین مسئله سبب شده که این شرکت‌ها از نظر وضعیت اقتصادی در شرایط نامطلوبی قرار بگیرند و بیم ورشکستگی و خروج سرمایه از این بخش وجود دارد.

این مقام صنفی تأکید می‌کند: «دولت به جای آنکه برای مهار تورم افسارگسیخته میدان را به بخش خصوصی بدهد تا سرمایه و نقدینگی سرگردان را در بخش‌های اقتصادی فعال کند، با این دست سنگ‌اندازی‌ها و تصدی‌گری‌ها باعث خروج سرمایه بخش خصوصی از اقتصاد و خروج سرمایه از کشور می‌شود.» فعالان بازار سوخت می‌گویند نزدیک به ۸۰ سال است که بازار سوخت در ایران درگیر قیمت‌گذاری دستوری و مداخله بی‌حدوحصر دولت است و همین مسئله باعث زیان‌دهی فعالان قانونمند این بازار و سودآوری قاچاق شده است. باین‌حال و با وجود تجربه شکست‌خورده ۸۰ساله، دولت نهنتها حاضر به اصلاح رویه‌های نادرست نیست، بلکه در تلاش است برای حفظ منافع شخصی و تصدی‌گری، فعالان بخش خصوصی را از این میدان به در کند.

امری غیرطبیعی نیست. اگر این موضوع موجب دل‌نگرانی انجمن است، تا‌به‌حال چه کرده است؟ اگر منظور قطعات غیراصلی است، آن‌هم به همین ترتیب. در مورد قاچاق قطعات حرفی نزنیم بهتر است، چراکه خود انجمن می‌داند که در وضعیت فعلی چه میزان از قطعات خودرو به‌طور رسمی از مبادی گمرکی وارد می‌شود و چه میزان به‌صورت قاچاق تأمین می‌شود. فقط تا الان انجمن سر خود را زین لِحاف برده و نخواسته این حقایق را ببیند.

۵- **گارانتی**: این موضوع به انجمن صنفی چه ربطی دارد؟ هر‌جا اسم خودرو می‌آید مگر باید گارانتی کارانتی هم باشد؟ چرا انجمن فکر می‌کند که هر عرضه‌کننده باید به محصولات خود گارانتی دهد؟ به دوستان انجمن یادآوری می‌کنم ارائه وارانتی (و نه گارانتی) جزء اهداف تبلیغاتی شرکت‌ها برای جذب مشتریان بیشتر به سمت خود است و الزامی از سوی دولت بر گردن عرضه‌کننده نیست. این آشنی است که انجمن پخته و دولت را به سمت اجباری‌کردن گارانتی برده است و اکنون خودش در آن گیر افتاده است. اگر دوستان انجمن با علم بازاربازی روز آشا باشند هیچ‌گاه چنین خط کلامی را به زبان نمی‌آورند.

۶- **تأمین ابزار مخصوص و آموزش**: سؤال این است که بسیاری از سفارتخانه‌های داخل کشور، از خودروهایی بهره می‌برند که شاید نمونه‌های آن در کشور وجود ندارد؟ ایشان برای استفاده از تکنیسین و تعمیرکار چه کرده‌اند؟ آیا هریک برای خود یک تعمیرکار آموزش‌دیده استخدام کرده‌اند؟ اعضای محترم انجمن، چرا فکر می‌کنید که تمام دانش فنی دنیا در اختیار شماست؟ چرا فکر می‌کنید که در دنیای آزاد اطلاعات این اطلاعات به‌راحتی قابل دسترسی نیست؟ آیا انجمن نمی‌خواهد از این نگاه انحصارطلبانه خود دست بکشد و اجازه دهد جوانان دانش‌پژوه کشور خودشان بتوانند این معضلات را رفع و رجوع کنند؟ کم‌اینکه اتفاقا تا الان هم مشکلات صنعت خودرو را نه عرضه‌کنندگان خودرو که این افراد حل کرده‌اند.

۷- **ارز: جزء مواردی است که بهتر بود انجمن به آن ورود نمی‌کرد.** چون موضوعی نیست که جزء شرح مسئولیت‌ها و دغدغه‌های انجمن تعریف شده باشد. درمجموع باید گفت که انجمن خود را وارد بازی ای کرده است که در آن نه تخصصی دارد و نه دانشی. از علم روز به دور است و ظاهرا فقط به‌دنبال تأمین منافع اعضای خود است. در فحوای نامه هیچ استدلال جدی‌ای که نگرانی بابت مشتریان باشد، دیده نمی‌شود. پس جناب وزیر، مجلس محترم، لطفا توجهی به این نامه نکنید.

فراتر از مقایسه E-QM۵ با E با توپوتا و… می‌گذارد و می‌نویسد: «رقبای E-QM۵ هم‌کلاس E-pace را در کلاس لاکچری‌ها هستند. درواقع رقیبان این خودرو، تسلا، E-tron و جگوار I-PACE به حساب می‌آیند». نکته جالب ماجرا اینجاست که نقد و بررسی خودرو، هیچ اسمی از خودروسازان چینی دیگر به میان نمی‌آورد.

البته برخی رسانه‌های بین‌المللی خودرویی ویژگی بارز هونگچی E-QM۵ را فناوری‌های پیشرفته ایمنی راننده و مسافران آن دانسته‌اند. رادار نقطه کور، هشدار برخورد با مانع و کیسه‌های هوا نشان می‌دهد بهممن‌موتور برای انتخاب خودروی برقی هوشمندانه عمل کرده است؛ چراکه چیزی که هر خودرو نیاز دارد، ایمنی سرنشینان آن است.

این خودرو با طراحی بدنه کشیده با خطوط استوار روی بدنه، به کاربر و مسافران حس استفاده از یک خودروی تشریفات را می‌دهد. برخی سایت‌های معرفی خودرویی معتبر در توصیف هونگچی E-QM۵ نوشته‌اند: تماشای این



برقی مدرنی که حتی در برخی کشورهای توسعه‌یافته نیز یافت نمی‌شود.

هونگچی E-QM۵ با E ۱۴۰کیلووات یک خودروی تراز و این خودرو حتی از سایر ستاره‌های خودروی برقی برنورتر است و بر اساس آخرین رده‌بندی، محصول منتخب بهممن‌موتور بالاتر از رقبای چینی خود و حتی توپوتای ژاپن قرار می‌گیرد. جالب آنجاست که یک رسانه خودرویی در امارات پا را

خودرو، رولزرویس را تداعی می‌کند.

طول حدود پنج‌متری و عرض ۱۹۰سانتی‌متری آن نشان می‌دهد این خودرو انتخاب خوبی برای شهر تهران است.

در نهایت پشتیبانی بهممن از این محصول می‌تواند نویدبخش گسترش بازار این خودرو فراتر از تاکسی‌های شهری باشد؛ اگر بهممن بخواهد وارد این حوزه شود، دوستداران این خودرو با اطمینان بیشتری سراغ خودروی برقی می‌روند؛ چراکه بهممن نشان داده همواره خدمات پس از فروش را جدی می‌گیرد و مشتریان خود را تنها نمی‌گذارد. حال باید دید آیا E-QM۵ فقط به شهرداری تهران می‌رسد یا مالکان خصوصی هم خواهد داشت؟

به نظر می‌رسد با پاس‌های مثبت وزارت صمت و برنامه‌محورشدن این وزارتخانه به دست یک وزیر صنعت‌شناس و امیدواری به حرکت خودروهای مدرن برقی جهان، در کشور خصوصا تهران، حرکت واقعی برای توسعه ناوگان عمومی پاک را ببینیم.