خبرها

شرایط صادرات رنو از ایران

ایسنا: مدیرعامل گروه رنو- نیسان تصریح کرد: صادرات از ایران، باید به گونه‌ای باشد که شرکت رنو در قبال آن ضرر نکند. کارلوس گوسن افزود: ما همیشه با صادرات از ایران موافق بوده‌ایم و در قراردادمان با ایران نیز به انجام آن متعهد شده‌ایم، اما صادرات باید به گونه‌ای باشد که رنو متضرر نشود. خبرگزاری فرانسه از قول کارلوس گوسن گزارش داد: قیمت خودروهای تولیدی ایران باید به گونه‌ای باشد که در بازارهای صادراتی قابل رقابت باشد یا این که دولت ایران مابه‌التفاوت آن را بپردازد و یا تخفیفاتی برای آن در نظر گیرد. در همین حال یک مقام آگاه نیز گفت: فعلاً صادرات ۲۰ درصدی به صورت توافق اولیه به نتیجه رسیده است، اما این که این صادرات به چه صورت و به چه کشورهایی انجام شود، هنوز جای بحث بیشتری دارد.

تولید فازهای ۲ و ۳ پارس جنوبی بیش از ظرفیت اسمی است

ایرنا: مدیرعامل شرکت مجتمع گازی پارس جنوبی گفت: در فازهای دو و سه طرح توسعه میدان گازی پارس جنوبی، میزان برداشت هفت درصد بیشتر از ظرفیت اسمی است. همایون شکوه صارمی گفت: به‌طور کلی طراحی برای هر فاز ۲۵ میلیون متر مکعب گاز شیرین برای تزریق به خط لوله انتقال است که در هر یک از این فازها این مقدار به افزون بر ۲۶/۵ میلیون مترمکعب گاز طبیعی در روز می‌رسد. وی افزود: تولید روزانه ۸۰ هزار بشکه میعانات گازی و ۴۰۰ تن گوگرد از جمله دیگر فرآورده‌های این فازها است. این مقام مسئول اضافه کرد: در فازهای چهار و پنج نیز که در زمان حاضر با ظرفیت اسمی به تولید می‌پردازد، طراحی‌های لازم برای افزایش و تثبیت هفت درصد بیشتر از ظرفیت اسمی انجام گرفته است. وی بیان داشت: در زمستان سال گذشته بیش از ۴۰ درصد از گاز مصرفی کشور در فازهای پنج‌گانه در حال بهره‌برداری طرح توسعه میدان گازی پارس جنوبی صورت گرفت که روزانه بیش از ۱۲۸ میلیون متر مکعب گاز به خط انتقال سراسری تزریق می‌شد که با توجه به کاهش مصرف این رقم اکنون ۱۱۵ میلیون متر مکعب است. صارمی همچنین از آغاز بهره‌برداری از فازهای شش، هفت و هشت گازی پارس جنوبی در سال جاری خبر داد. فاز یک پارس جنوبی نیز که برای تولید روزانه ۲۵ میلیون متر مکعب گاز طبیعی و ۴۰ هزار بشکه میعانات گازی طراحی و احداث شده است در حال بهره‌برداری است. براساس آخرین آمارهای اعلام شده میزان گاز طبیعی تزریق شده به شبکه سراسری کشور از فازهای گازی پارس جنوبی بالغ بر ۹۷ میلیارد و ۹۶۰ میلیون متر مکعب است و همچنین افزون بر ۱۵۹ میلیون و ۷۰۱ هزار بشکه میعانات گازی از فازهای پنج‌گانه به خارج از کشور صادر شده است.

ضرورت تشکیل بلوک تجاری در منطقه حاشیه دریای خزر

مهر: مدیرعامل بانک توسعه صادرات، تشکیل بلوک تجاری در منطقه حاشیه دریای خزر را با تقویت سازمان همکاری‌های اقتصادی «اکو» میسر دانست. نوروز کهزادی گفت: از آنجا که در حال حاضر بسیاری از کشورهای حاشیه دریای خزر در اتحادیه‌های بین‌المللی، مانند سازمان تجارت جهانی و نظایر آن عضو هستند و در بعضی از موارد در قوانین این اتحادیه‌ها تضاد وجود دارد در نتیجه برای همکاری با این کشورها موافقتنامه‌های تجاری امضا می‌شود، ولی در صورتی این موافقتنامه‌ها عملی می‌شود که با سایر موافقتنامه‌هایی که این کشورها با بلوک‌های بزرگ اقتصادی دنیا امضا کرده‌اند در تضاد نباشد. وی تصریح کرد: تشکیل بلوک تجاری در منطقه حاشیه دریای خزر از نظر نظریه اقتصادی و رفع موانع این کشورها در منطقه برای مبادلات کالا و خدمات حتماً موثر خواهد بود. کهزادی در ادامه افزود: تعدادی از کشورهای حاشیه دریای خزر عضو اکو هستند و ما باید اکو را تقویت کرده و در قالب آن این مجموعه‌ها را تعریف کنیم. مدیرعامل بانک توسعه صادرات ایران تاکید کرد: عملی کردن تشکیل این بلوک نیاز به تحقیق و بررسی بیشتر در زمینه‌های مقررات و سیاست‌های اقتصادی این کشورها و همچنین شناخت نقاط افتراق اکو با عضویت آنان در سایر اتحادیه‌های جهانی دارد. وی افزود: ضعف سازمان‌های پولی و مالی کشورهای جهان سوم برای حمایت از این کشورها از عوامل بسیار موثر عدم رشد آنان محسوب می‌شود و این ضعف‌ها در موسسات مالی بین‌کشوری، نظیر بانک اکو در قالب اتحادیه یا بلوک تجاری برطرف خواهند شد.

اعتبار بازسازی ناوگان ریلی و هوایی کشور تعیین شد

با تصویب هیات وزیران مبلغ ۵۰۰ میلیون دلار اعتبار از محل حساب ذخیره ارزی به بانک ملی اختصاص می‌یابد تا به صورت وجوه اداره شده در اختیار وزارت راه و ترابری قرار گیرد. وزارت راه و ترابری نیز موظف شده است مبلغ فوق را به صورت مساوی در اختیار شرکت راه‌آهن و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران قرار دهد تا صرف بازسازی و نوسازی ناوگان ریلی و هوایی دولتی شود. به موجب این تصویبنامه، بازپرداخت این تسهیلات با سود ۲ درصد در دوره زمانی حداکثر ۱۰ سال، از محل منابع داخلی شرکت‌های مذکور خواهد بود.

اجرای طرح جایگزینی خودروهای فرسوده

بایدها و نبایدها

فریبرز مسعودی

شاید یکی از بزرگترین موانع در برابر نظام تصمیم‌گیری کشور در نظر نداشتن ساز و کار از قوه به فعل درآوردن تصمیمات اتخاذ شده است. مسئله بوروکراسی کند و بختک‌گونه حاکم بر ارکان حکومت که با برخی تصمیمات نسنجیده همراه می‌شود باعث کم رنگ شدن اعتماد مردم به نظام تصمیم‌گیری و اجرایی می‌شود. مسئله حضور خودروهای فرسوده در چرخه حمل و نقل کشور به علت چندوجهی بودن و ریشه داشتن در فقر و بیکاری موجود در جامعه همواره به عنوان یک مسئله ملی و اجتماعی مطرح است، مسئله‌ای که بالطبع برای حل آن نیاز به عزمی ملی وجود دارد. حضور حدود ۲۷۰ هزار وانت، ۱۷ هزار مینی‌بوس، ۱۰ هزار تاکسی و ۳۰۰ هزار سواری فرسوده در چرخه حمل بار و مسافر شهرهای بزرگ آلوده کشور نشان‌دهنده یکی از جنبه‌های بسیار مهم و ظریف این مسئله است که مستقیماً با امرارمعاش حدود ۶۰۰ هزار خانوار سروکار دارد. از سوی دیگر به علت تردد فراوان این گونه خودروها در سطح شهر بیشترین آلودگی‌ها از سوی همین خودروها ایجاد می‌شود که توجه به این امر برای تصمیم‌گیرندگان بسیار مهم است زیرا هرگونه طرحی که منافع این گروه از خودروها را در نظر نداشته باشد غیرقابل اجرا و در صورت اجرا تاثیر چندانی در کاهش آلودگی‌های زیست محیطی و ترافیک و . . . نخواهد داشت. در واقع نخستین گام در این راه بازتعریف خودرو فرسوده و خودروهای اسقاطی از رده خارج است و در گام بعدی دسته‌بندی و تعریف خودرو کار و خودروهای شخصی است. دولت به عنوان مسئول در برابر سرنوشت و تامین حداقل زندگی افراد جامعه باید پیش از اسقاط خودروهای متعلق به شهروندان جایگزینی برای آنها بیابد. ولی متاسفانه نه تنها همیشه این گونه عمل نمی‌شود بلکه برخی طرح‌ها برای جایگزینی خودروها از جمله کاهش سود بازرگانی و گمرکی خودروهای وارداتی کار، ارائه شده از سوی سازمان حفاظت محیط‌زیست به عنوان رئیس کارگروه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده به علت مخالفت وزارت دارایی به کمیسیون زیربنایی دولت برگشت داده شده و ماه‌ها سرگردان باقی می‌ماند و سرانجام طرح به صورت ابتر و ناقص اجرا می‌شود به طوری که فرسنگ‌ها از اهداف اولیه خود دور افتاده است. در این میان اختصاص مبلغ ۱/۵ میلیون تومان به ازای هر خودرو پلاک‌سفید فرسوده که از رده خارج می‌شود نیز پیامدهایی را چه برای دولت و چه برای دارندگان این خودروها دارد. در واقع دولت با اعلام اختصاص این مبلغ به خودروهای اسقاطی به نوعی دست به قیمت‌گذاری برای این خودروها زده است. این گونه قیمت‌گذاری نشان‌دهنده بی‌توجهی برنامه‌ریزان و دست‌اندرکاران دولتی به تفاوت خودرو فرسوده و خودرو اسقاطی است. در واقع دولت خودروهایی را که در بازار با قیمت‌هایی بالاتر از ۱/۵ میلیون تومان معامله می‌شوند و خودروهایی را که بسیار کمتر از این قیمت می‌ارزند به یک چوب می‌راند و در کنار ایجاد بازار کاذب برای خودروهای اسقاطی باعث افت قیمت بسیاری از خودروهای فرسوده می‌شود. گرچه کمبود بنزین در کنار مسائلی همچون آلودگی هوای تهران و شهرهای بزرگ ایران از مهم‌ترین دلایلی بود که دولت را وادار به اجرای طرح اسقاط خودروهای فرسوده در سال‌های گذشته کرد، اما طرح جایگزینی خودروهای فرسوده که قرار بود از آغاز سال ۸۴ انجام شود عملاً زودتر از آبان‌ماه به مرحله اجرا درنیامد و با اجرای دست و پا شکسته به اهداف خود نیز نرسید. با توجه به کمبود شدید بنزین در سال جاری که سهمیه‌بندی آن را برای دولت گریزناپذیر کرده و به‌رغم اعلام تعهد دولت به اجرای برنامه چهارم که سالانه خروج ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده را از چرخه حمل و نقل پیش‌بینی کرده است با آنکه طبق مصوبه بهمن‌ماه ۸۴ دولت موظف شده است امسال ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو را از چرخه خارج کند (طبق برنامه چهارم توسعه بایستی ۲ میلیون خودرو فرسوده اسقاط شود که در سال نخست اجرای طرح یعنی سال ۱۳۸۴ دویست هزار دستگاه، ۸۵ سیصد هزار دستگاه، ۸۶ چهارصد هزار، ۸۷ پانصد هزار دستگاه و ۸۸ ششصد هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط می‌شد)، با گذشت یک ماه و نیم از آغاز سال هنوز هیچ ساز و کار اجرایی برای طرح جایگزینی اعلام نشده و خودروسازان بزرگ کشور یعنی ایران‌خودرو و سایپا که سال گذشته سهم مهمی از این تبدیل را به عهده داشتند کلاً از نحوه اجرای طرح در سال جاری اظهار بی‌اطلاعی می‌کنند. به هر روی با توجه به اینکه دولت آهنگ آن دارد که امسال نیز طرح را ادامه دهد لازم است چگونگی اجرای طرح در سال گذشته توسط کارشناسان بررسی شود تا نقاط قوت و ضعف آن آشکار و از بار منفی اجرای طرح کاسته شود. به نظر می‌رسد اهم مشکلات اجرای این طرح به شرح زیر است:

۱- جایگزینی خودروهای فرسوده با خودروهای پرمصرف (اصطلاحاً خودروهای فرسوده صفرکیلومتر)
۲- جایگزینی خودروهای فرسوده براساس سن
۳- شرایط لیزینگ‌ها
۴- نبود نظارت و کنترل شایسته از سوی دولت
۵- کندی اجرای طرح
۶- نبود هماهنگی‌های لازم برای اسقاط و بازیافت
۷- نداشتن متولی
۸- عدم تامین بودجه لازم برای اجرای طرح
۹- نبود برنامه زمان‌بندی برای اجرای طرح

■ جایگزینی خودروهای فرسوده براساس مصرف

اجرای طرح توسط خودروسازان داخلی و نقش پررنگ دو خودروساز بزرگ کشور که با تولیدات خود حداقل بنا به گفته مسئولان محیط زیست و بهینه سازی مصرف سوخت و حتی وزارت صنایع نقش چشمگیری در مصرف بالای سوخت و آلودگی هوا دارند اجرای مسئولانه و درست طرح را بیش از پیش در ابهام فرو برده است. در حالی خودروهای فرسوده با خودروهایی نظیر وانت پیکان، پی کی، آردی و ندرتاً وانت مزدا و وانت نیسان و پراید دست دوم جایگزین می‌شود که بنا به کلیه آمارها و شواهد موجود مورد تائید کلیه دستگاه‌های مسئول کشور این خودروها همگی در زمره آلوده‌کننده‌ترین و پرمصرف‌ترین خودروهای داخلی و در حال تولید هستند. در واقع با جایگزینی خودروهای انباری و غیرقابل مصرف اصطلاحاً فرسوده با خودروهای فرسوده صفرکیلومتر عملاً نه تنها این تبدیل و جایگزینی تاثیر مثبتی در کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا ندارد بلکه به این وسیله تا سال‌ها شاهد جولان دهی خودروهای تبدیل شده صفر کیلومتر در خیابان‌های شهرهای دود گرفته به ویژه شهرهای بزرگ آلوده کشور و افزایش مصرف سوخت و آلودگی هوا خواهیم بود.

■ جایگزینی خودروهای فرسوده براساس سن

همان‌گونه که در بالا اشاره شد ایراد دیگر طرح جایگزینی اجرا شده در سال گذشته تبدیل خودروها بر حسب سن است. کم نیستند خودروهایی با سن بالا که استفاده چندانی از آنها نمی‌شود. برخی از این خودروها با تعمیراتی نه چندان جدی کم‌مصرف‌تر و کم‌آلاینده‌تر از خودروهای جایگزین شده هستند. از سوی دیگر درصد چشمگیری از خودروهایی که در این مراحل تبدیل شده یا می‌شوند خودروهایی هستند که سال‌ها است در گوشه خیابان یا در پارکینگ‌ها به حال خود رها شده‌اند و حال صاحبان آنها و بعضاً دلال‌ها به طمع دریافت ۱/۵ تا ۳ میلیون تومان سوبسید (۱/۵ میلیون تومان برای خودروهای پلاک سفید و ۳ میلیون تومان برای خودروهای پلاک قرمز) به هر ضرب و زوری که شده آنها را کشان‌کشان به محل پارکینگ آورده تا به خودروسازان قالب کنند. تخفیف شرط به نام بودن سند از یک سال به شش ماه و سپس برداشتن آن به طور کلی رونق کسب دلالان محترم را فراهم آورد تا با خرید خودروهای از کار افتاده و بی‌مصرفی که اکثراً گوشه و کنار گاراژها و باغات در شهرهای دورافتاده به حال خود رها شده بودند به قیمت پایین آنها را با جرثقیل و کامیون به تهران آورده و تبدیل نمایند. (گرچه آماری در این زمینه وجود ندارد ولی درصد چشمگیری از خودروهای تبدیل شده در همان نمایندگی مربوطه از سوی صاحبان آنها به متقاضیان واگذار شده) از سوی دیگر بنا به گفته مدیر تعاونی خودروهای کلکسیونی یا ماندگار در حدود ۲۰۰ هزار خودرو در کشور موجودند که با اندکی تعمیر نه‌تنها به خودروهای به‌درد بخور تبدیل می‌شوند، بلکه می‌توان از آنها به عنوان خودروهای ماندگار و یک سرمایه ملی نگهداری کرد.

■ دنیا به کام شرکت‌های لیزینگ

اجرای طرح ابتر اسقاط خودروهای فرسوده با توجه به مشکل مالی اغلب دارندگان این خودروها که عمدتاً از قشر کم‌درآمد و زحمتکش جامعه هستند، رونق بخش بازار فروش لیزینگ‌های وابسته به خودروسازان شد. به طوری که رقم نهایی‌ای که لیزینگ‌ها بابت سود دریافت می‌کنند به حدود ۲۸ درصد نیز می‌رسد. برخی از خودروسازان هم برای تامین منافع خود تا آنجا پیش رفته‌اند که یکی از مجریان طرح در ازای خودروهای فرسوده خودروی دست دوم به متقاضیان ارائه داده و علت آن را وضع بد مالی متقاضیان و نه گران بودن قیمت خودروی داخلی عنوان می‌کند. البته همین خودروساز قیمت خودروهای دست دوم واگذار شده را بین ۵ تا ۶/۵ میلیون تومان اعلام می‌کند. در صورتی که قیمت نو همین خودرو حدود هفت میلیون تومان است.

■ نبود نظارت و کنترل شایسته از سوی دولت

دولت فقط در مرکزی که از سوی شرکت ملی فولاد (انبار نورد فولاد واقع در اسلامشهر) به این امر اختصاص داده شده چند مامور مستقر کرده است. در صورتی که تقریباً هیچ‌گونه کنترل و نظارتی بر مراحل دیگر اجرای طرح نداشته و ندارد. اگر به بحث‌های آغاز اجرای این طرح در مجلس ششم و دولت هشتم برگردیم متوجه انحراف شدید این طرح از اهداف اصلی و اولیه آن خواهیم شد. یکی از اهداف مهم طرح جایگزینی خودروهای فرسوده فعال در خیابان‌ها با خودروهایی در حد استاندارد روز اروپا بود؛ خودروهایی با مصرف پایین و آلایندگی در حد صفر. درحالی که به‌نظر می‌رسد طرح تعویض خودروهای فرسوده با پراید دست دوم و پی‌کی یا وانت پیکان که همواره در صدر جدول آلوده‌کننده‌ترین خودروهای ساخت کشور هستند جز تمسخر اهداف اولیه طرح نام دیگری ندارد.

■ کندی اجرای طرح

درحالی که براساس برنامه چهارم توسعه تا پایان سال ۸۴ می‌بایست ۲۰۰ هزار خودروی فرسوده از رده خارج می‌شد به دلایل گوناگون از جمله آغاز دیرهنگام طرح در نیمه دوم سال، نبود منابع مورد نیاز از سوی دولت و خودروسازان، نبود هماهنگی لازم میان دستگاه‌های مرتبط و نبود پارکینگ و امکانات بازیافت و اجرای طرح عملاً از پایان مهرماه در نیمه دوم سال آغاز شد. بنا به آمار ارائه شده تا پایان امسال کمتر از ۴۰ هزار خودرو از رده خارج شد. پیشرفت لاک‌پشت‌وار طرح با توجه به انبوه خودروهای فرسوده در کشور، در متعادل‌ترین تخمین‌ها بیش از ۲/۵ میلیون دستگاه است. همچنین تولید انبوه خودروهای خانواده پیکان و پی کی و غیره که در زمره خودروهای پرمصرف و فاقد فناوری قرار دارند و پیوستن سالانه تعداد جدیدی خودرو به آمار خودروهای فرسوده به‌نظر نمی‌رسد اجرای طرح به شکل کنونی به اهداف پیش‌بینی شده دست یافته و در کاهش آلودگی هوا و مصرف بنزین نقشی ایفا کند.

■ نبود هماهنگی‌های لازم اسقاط و بازیافت

اسقاط خودروهای فرسوده بدون بازیافت آنها فقط می‌تواند آلودگی را از هوا به اعماق زمین و آب‌های زیرزمینی و آلودگی شدید محیط زیست هستند. برای مثال یک لیتر روغن می‌تواند هزار لیتر آب را آلوده کند. به هر صورت خودروهای اسقاط شده لازم است بی‌درنگ پس از تحویل به مراکز بازیافت ارسال شده تا روغن، بنزین، قطعات لاستیکی و پلاستیکی آن جدا شود. ولی به علت آماده‌نبودن واحدهای اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده این گونه خودروها مدت‌ها در زیر برف و باران و آفتاب به حال خود رها شده و باعث آلودگی شدید محیط زیست می‌گردند که در مواردی بسیار زیان‌بار است. از سوی دیگر به علت آماده نبودن امکانات بازیافت و اسقاط خودروهای تحویلی خودروهای رها شده در فضای باز نه تنها باعث مشکلات زیست‌محیطی دیگری شده بلکه امکان بازگشت بسیاری از قطعات این خودروها وجود دارد. این درحالی است که هیچ سازمانی مسئولیت اسقاط خودروها را به‌طوری که غیرقابل بازگشت به بازار باشد تقبل نکرده است. لازم به گفتن است خودروهایی که دستی و با کندی اسقاط می‌شوند بدون امکان جدا کردن قطعات بوده و باعث از بین رفتن برخی آلیاژهای بسیار گران‌قیمت در اثر مخلوط شدن با سایر آلیاژها است. این در حالی است که هنوز هیچ خبری از احداث شهرک بازیافت به‌رغم وعده‌های مسئولان دولت پیشین در دست نیست و مسئولان نیز از دادن هرگونه اطلاعاتی در این‌باره مانند اطلاعات طبقه‌بندی شده خودداری کرده و از دادن هر اطلاعاتی به شدت پرهیز می‌کنند.

■ نبودن متولی

طرح جایگزینی خودروهای فرسوده خارج از علل و عواملی که باعث بروز چنین پدیده‌ای شده یک طرح ملی است. در این طرح عوامل اجرایی و تصمیم‌گیرنده فراوانی دخیل و درگیر هستند. از جمله سازمان حفاظت محیط‌زیست، سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت به نمایندگی از وزارت نفت، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، شرکت‌های خودروساز ایران‌خودرو، سایپا، زامیاد، پارس‌خودرو و گروه بهمن، شرکت‌های لیزینگ به عنوان تامین‌کننده منابع مالی طرح، شرکت شهرک‌های صنعتی، شهرداری‌ها، شرکت ملی فولاد (در طرح پارسال به عنوان خریدار قراضه)، راهنمایی و رانندگی به نمایندگی از نیروی انتظامی، گمرک و . . . بنابراین با توجه به کثرت عوامل دخیل در این طرح نیاز به یک متولی قدرتمند و جامع‌الشرایط برای اجرای این طرح جزء ضروریات است که متاسفانه چنین جایگاهی در اجرای طرح خالی است و هنوز هم هیچ‌کس در این جایگاه حضور ندارد. برای مثال بخشی از تاخیر در اجرای طرح در سال گذشته به علت ناهماهنگی میان راهنمایی و رانندگی برای دادن مجوز اسقاط به ایران‌خودرو و سایپا و در نتیجه اعمال نشدن تخفیف در سود بازرگانی توسط گمرک کشور بود. همین مسئله باعث تاخیر طولانی در اجرای طرح بود.

■ عدم تامین بودجه لازم برای اجرای طرح

یکی از معضلات طرح مشخص نبودن منابع مالی طرح است. بنا به مصوبه دولت خودروسازانی که اجرای طرح را به عهده داشتند، می‌توانستند با اسقاط هر خودرو از بخشودگی‌های گمرکی در هنگام واردات قطعات خودرو به کشور بهره‌مند شوند. به علت ناهماهنگی میان ارگان‌های گوناگون دولتی از یک سو و پیچیدگی و زمان‌بر بودن دیوانسالاری، خودروسازان نمی‌توانستند منابع مورد نیاز را تامین کنند. که البته دود چنین بی‌سیاستی‌هایی مستقیماً به چشم مردم می‌رفت.

■ عدم برنامه زمان‌بندی برای اجرای طرح

گردآوری و اسقاط ۲۰۰ هزار خودرو فرسوده طی ۱۲ ماه با توجه به تعطیلات طولانی در آغاز سال و فشردگی کارها در ماه پایانی سال عملاً بیش از ۱۰ ماه زمان در اختیار مجریان طرح قرار نخواهد داد. با توجه به تامین خودروهای جایگزین از محل تولیدات داخلی (که البته هیچ تناسبی با خواسته و دلایل بانیان نخستین طرح ندارد) و مراحل پیچیده و زمان‌بر پروسه تبدیل خودروهای فرسوده لازم است ماهانه ۲۰ هزار خودرو گردآوری و اسقاط شود. در حالی که در ۵ ماهه پایانی سال گذشته کمتر از ۴۰ هزار خودروی فرسوده گردآوری و اسقاط شد. همین مسئله لزوم بازنگری در ساز و کار اجرایی این طرح را نشان می‌دهد.

خبرها

پرداخت جوایز صادراتی تا بهمن امسال

به موجب تصویبنامه وزیران عضو شورای عالی توسعه صادرات غیرنفتی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور باید اعتبار ۸۵۰ میلیارد ریالی مربوط به جوایز و مشوق‌های صادراتی در نظر گرفته شده در قانون بودجه سال ۱۳۸۴ را به صورت صددرصد تا پایان بهمن‌ماه سال ۱۳۸۵ تخصیص دهد. خزانه نیز موظف است نسبت به پرداخت کامل اعتبار مذکور اقدام کند. شورای عالی توسعه صادرات غیرنفتی همچنین سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی را موظف کرده است به منظور رقابتی شدن هزینه‌های صادراتی و کاهش نرخ سود موثر تسهیلات ریالی بخش صادرات تا پایان برنامه چهارم توسعه هر ساله بخشی از منابع حساب ذخیره ارزی را به این امر اختصاص دهد به نحوی که تا پایان برنامه چهارم، نرخ سود تسهیلات مذکور متناسب با کاهش نرخ سود بانکی کشور کاهش یابد. براساس این تصویبنامه، سازمان توسعه تجارت ایران به عنوان متولی صادرات غیرنفتی کشور تعیین شده است و تمام وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها، موسسه‌ها و دستگاه‌های دولتی ذی‌ربط در امور اقتصادی، تولیدی، تجاری و خدماتی کشور برای سیاستگزاری‌ها و تدوین و اعمال مقررات و دستورالعمل‌های تاثیرگذار بر صادرات کشور، باید با سازمان مذکور هماهنگ شوند. این گزارش در ادامه می‌افزاید: سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی حداکثر یک ماه فرصت دارد تا نسبت به عقد قرارداد عاملیت با بانک توسعه صادرات ایران (بانک‌های عامل به منظور تامین مالی صادرات به کشورهای عراق، قرقیزستان و ازبکستان) اقدام کند.

کارت هوشمند به جای کالابرگ

در جلسه شورای اقتصاد ساز و کارهای خرید تضمینی برگ سبز چای و فروش آن بررسی و مقرر شد سازمان مرکزی تعاون روستایی به عنوان دستگاه مباشر مسئول خرید تضمینی برگ سبز چای و تحویل گیری به نرخ خرید تضمینی باشد. بر این اساس قیمت خرید تضمینی هر کیلو برگ سبز از چایکاران برای برگ سبز درجه یک ۳۲۵۰ ریال و برای برگ سبز درجه دو ۱۹۰۰ ریال خواهد بود. شورای اقتصاد در این جلسه همچنین با درخواست وزارت نیرو برای تامین بخشی از تجهیزات و خدمات مورد نیاز طرح توسعه بخش گاز نیروگاه سیکل ترکیبی شیروان با استفاده از تسهیلات مالی خارجی (فاینانس) توسط شرکت سهامی سازمان توسعه برق ایران موافقت کرد. در این جلسه همچنین براساس درخواست وزارت بازرگانی مقرر شد مبلغ ۴۲ میلیارد و ۲۶۵ میلیون ریال از محل اعتبار جزء ۸ بند (ب) تبصره ۱۵ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور برای چاپ و توزیع مرحله سیزدهم کالا برگ روستایی تامین شود. همچنین در این جلسه وزارت بازرگانی پیرو مصوبه قبلی مکلف شد ضمن ساماندهی و هدفمند کردن توزیع کالاهای اساسی یارانه‌ای شهری، بستر و مقدمات لازم را برای تهیه و استفاده از کارت هوشمند در مرحله بعدی فراهم کند.

آئین‌نامه بیمه درمانی مکمل تصویب شد

روابط عمومی سازمان مدیریت: هیات وزیران براساس پیشنهاد سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و تائید شورای عالی بیمه خدمات درمانی کشور، آئین‌نامه اجرایی بند (ج) تبصره ۱۵ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور را تصویب کرد. به موجب این تصویبنامه بیمه درمانی مکمل موضوع بند مزبور شامل بازنشستگان، از کار افتادگان و وظیفه‌بگیران کشوری و لشکری و عائله تحت تکفل ایشان حداکثر تا ۴ نفر خواهد بود. سایر افراد تحت تکفل شخص بیمه شده مازاد بر ۴ نفر نیز که دارای دفترچه بیمه درمان هستند برای استفاده از خدمات بیمه مکمل باید حق سرانه این بیمه را به طور کامل پرداخت کنند. براساس این گزارش سازمان‌های بازنشستگی کشوری و لشکری موظف شده‌اند برای تامین هزینه‌های مربوط به حق سرانه بیمه درمانی مکمل، به صورت رقم ثابت یا درصدی از حقوق بازنشستگان و با توافق آنان کسر کنند. همچنین سهم دولت از حق سرانه بیمه درمانی مکمل نباید از حداکثر ۵۰ درصد حق سرانه بیمه همگانی درمان تجاوز کند.

ژاپن زیر فشارهای آمریکا

مهر: نشریه ژاپن‌تایمز از تلاش آمریکا برای متقاعد ساختن ژاپن برای اعمال تحریم‌های مالی یک‌جانبه علیه ایران و استفاده از قانون ارز و تجارت خارجی ژاپن به منظور تحت فشار قرار دادن ایران خبر داد. نشریه ژاپن‌تایمز تصریح کرد: آمریکا از ژاپن خواسته است از قانون نرخ ارز خود برای اعمال تحریم‌های مالی علیه ایران استفاده نماید. به گفته یک دیپلمات ژاپنی، آمریکا در حالی که به تلاش‌های دیپلماتیک خود برای مجازات ایران در شورای امنیت سازمان ملل ادامه می‌دهد، همچنین در پی جلب نظر سایر کشورها در اعمال تحریم‌های اقتصادی علیه ایران نیز است. روبرت جوزف معاون کنترل تسلیحاتی و امنیت بین‌الملل آمریکا نیز گفته است: آمریکا با متحدان خود از جمله ژاپن مذاکره کرده است تا پاسخ مناسبی به تلاش‌های ایران برای دستیابی به تسلیحات هسته‌ای بدهد. وی ابراز امیدواری کرد که تمامی کشورها مکانیسم‌های حقوقی مناسبی برای جلوگیری از فعالیت‌های مالی ایران در پیش گیرند و ایران را از لحاظ مالی در انزوا قرار دهند. یک منبع آگاه به ژاپن‌تایمز گفت که دولت ژاپن در حال بررسی امکان استفاده از قانون ارز خارجی علیه ایران است. قانون «ارز و تجارت خارجی» در سال ۲۰۰۴ توسط دولت ژاپن و به منظور اعمال تحریم‌های یک‌جانبه مالی و عمدتاً علیه کره شمالی اصلاح شد. در همین حال ژاپن‌تایمز افزود: اعمال تحریم‌های یک‌جانبه از سوی ژاپن علیه ایران بدون مصوبه سازمان ملل با توجه به وابستگی ژاپن به نفت ایران، تصمیم بسیار مخاطره‌آمیزی برای توکیو خواهد بود. تارو آسو نخست‌وزیر ژاپن در سفر هفته اخیر خود به آمریکا مرتباً بر پیروی ژاپن از تصمیمات شورای امنیت سازمان ملل تاکید کرده بود.

اشتباه ۲۷ میلیون تنی مرکز آمار

فارس: معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی گفت: تولید محصولات مختلف کشاورزی در سال گذشته به مرز ۸۷ میلیون تن رسید، در حالی که مرکز آمار این رقم را ۶۰ میلیون تن اعلام کرد. صادق خلیلیان افزود: اختلاف آمار تولید کل محصولات کشاورزی که بین مرکز آمار ایران و وزارت جهاد کشاورزی وجود دارد، قابل توجه است به گونه‌ای که وزارت جهاد کشاورزی رقم ۸۷ میلیون تن و مرکز آمار ایران ۶۰ میلیون تن برای تولید کل را اعلام کرده‌اند. معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی گفت: یکی از علت‌های اختلاف آمار، تفاوت روش و زمان‌های آمارگیری و ماموریت دو سازمان است، البته این تفاوت ۲۷ میلیون تن فاحش است و دولت جدید دنبال یکسان‌سازی آمارهای پایه تولید است. خلیلیان گفت: در برنامه‌ریزی‌ها سعی بر این است که ضمن توجه به آمارهای وزارت جهاد کشاورزی، آمارهای رسمی مرکز آمار ایران هم مدنظر قرار گیرد. معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی گفت: سالانه حدود ۹۰ میلیارد متر مکعب آب در بخش کشاورزی استفاده می‌شود که حاصل آن ۸۷ میلیون تن تولید محصول است و به ازای مصرف هر یک متر مکعب آب حدود ۹۶۶ گرم محصول تولید می‌شود. خلیلیان تصریح کرد: صادرات غیرنفتی ایران در سال ۸۴ که وضع مناسبی داشت، حدود یک میلیارد و ۶۶۰ میلیون دلار از محل صادرات کشاورزی به دست آمد. وی گفت: استفاده از آب در بخش کشاورزی به درستی انجام نمی‌شود و راندمان آبیاری در کشور ۳۵ درصد است، یعنی ۶۵ درصد آب در کشاورزی هدر می‌رود، بدون این که به هیچ محصولی تبدیل شود. معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی با اشاره به این که کشاورزی ایران سنتی و نیمه سنتی است، گفت: کشاورزی ایران متکی به توان طبیعی است و فقط ۵۰ درصد عملیات آن به صورت مکانیزه انجام می‌شود و کمتر از ۱۰ درصد زمین‌های کشاورزی به آبیاری نوین مجهز هستند. خلیلیان افزود: حدود ۶ میلیون هکتار از زمین‌های کشاورزی کشور به صورت کاملاً دیم است و زمین‌های قابل کشت آبی و دیم ۱۳ میلیون هکتار، زمین‌های آیش ۵ میلیون هکتار و در مجموع ۱۸ میلیون هکتار زمین قابل کشت وجود دارد. معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی افزود: از مجموع ۱۸ میلیون هکتار زمین کشاورزی، فقط ۶۵۰ هزار هکتار زیر پوشش آبیاری پیشرفته قرار دارد و طبیعی است که با این شیوه آبیاری راندمان آب این بخش پائین باشد.

خرید از فروشگاه مجازی به نفع شماست، به نفع ما هم هست!
وعده دیدار
نمایشگاه بین المللی کتاب تهران
سالن ۱۵-۱۴ غرفه ۲۳۲
سالن میلاد غرفه ۱۳
سالن ۳۵ غرفه ۱۰۲
مجتمع فنی تهران
WWW.MFTSHOP.COM