

نگاه

ایران کلکسیون‌ی از کامیون و کامیونت

ابوالقاسم ترمه‌چی*

● زمانی‌که بیشتر مردم، یعنی حدود ۸۰درصد آنها، با امید به زندگی بالای زندگی می‌کنند، دریغ است گوشه‌ای از مشکلاتی که با زندگی ۲۵درصد از مردم ایران به‌طور مستقیم و غیرمستقیم درگیر است، تشریح نشود. شاید این ماجرا باعث شود که مسؤولان وزارت صنایع نیز به فکر چاره بیفتند. ایران کشور بزرگی است و شهرها و مراکز جمعیتی آن دور از هم واقع شده‌اند؛ گاهی فاصله دو شهر به حدود دوهزارو ۵۰۰کیلومتر هم می‌رسد. به مساله آب‌وهوای مختلف مناطق ایران و تولیدات گوناگون در کشور در تمام فصول سال هم باید اشاره کرد که تولیدکنندگان آنها ناچارند، محصولات را از مناطق مرکزی یا دیگر شهرها، به نقاط دوردست برسانند. افزون بر این، تولیدات صنعتی‌ای نیز در بخش‌هایی از ایران تولید می‌شوند و همه کشور یا باید از آن استفاده کنند یا آنها را به خارج حمل کنند. همه این ویژگی‌ها، توجه به صنعت حمل‌ونقل و نیز توسعه شبکه حمل‌ونقل مسافر و بار ایران را، بیش از پیش ضروری نشان می‌دهد. در صنعت حمل‌ونقل ایران، حمل‌ونقل جاده‌ای سهم بسیار زیادی دارد و حدود ۹۰درصد حمل‌ونقل‌ها نیز با کامیون و کامیونت انجام می‌شود. با مطالعه کشورهای دور و نزدیک و بررسی میزان تنوع کامیون‌ها در آن می‌توان دید که در کشورهای توسعه‌یافته یا حتی درحال‌توسعه، کمتر کشوری وجود دارد که با این حجم از تنوع که در ایران به چشم می‌خورد، حمل‌ونقل جاده‌ای خود را اداره کرده باشند. باید از مجموعه وزارت صنایع پرسید که در کدام کشور کلکسیون‌ی از کامیون و کامیونت وجود دارد؟ در هر کشوری، سه یا چهارمارک از این وسایل وجود دارد و دو یا سه‌نوع کامیون یا کامیونت به‌صورت کامل ساخته‌شود کشور است و یک یا دونوع دیگر، برای رقابت وارد می‌شود و با همین وسایل وظیفه حمل‌ونقل انجام می‌شود.

درباره ایران باید گفت ساخت و مونتاژ کامیون‌های بنز از سال‌ها قبل شروع شده بود و تا این اواخر، تمام وسایل آن در کشور خودمان به وسیله کارخانه‌های داخلی تولید می‌شد. جالب اینجاست حتی بعضی از قطعاتی را که در ایران ساخته می‌شد و به تأیید کشور آلمان رسیده بود، به کارخانه بنز آلمان خریداری می‌کرد. این کامیون‌ها در چند مدل مختلف تولید می‌شد؛ مثلاً کارخانه قدس نجف‌آباد اطاق آنها را درست می‌کرد و دیگر کارخانه‌های نیز دست‌اندرکار ساخت اجزای دیگر آنها بودند. اما اکنون در ایران، حدود ۳۵مارک کامیون و کامیونت وجود دارد که تماماً به وسیله شرکت‌های ایران خودرو، سایپا یا شرکت‌های نوظهور وارد یا مونتاژ می‌شوند اما نکته اینجاست که این شرکت‌ها نمی‌توانند در تمام ایران نمایندگی داشته باشند و خدمات و قطعات یدکی را در اختیار مردم و رانندگان یا صاحبان آن وسیله قرار دهند. چنانچه نقضی در یکی از این وسایل به وجود آید، به‌عنوان مثال، باید از خاش، ایرانشهر یا بندر امام اهواز یا از سرخس و قوچان یا از یاکو و بازرگان، به طرف تهران حرکت کنند تا شاید وسایل یدکی را در نمایندگی‌ها بیابند. مساله مهم‌تر این است که در محلی که کامیون خراب شده باشد، مکانیک یا متخصص فنی آن کامیون وجود ندارد و وسیله یدکی خریداری شده از تهران، در شهرهای دوردست به وسیله افراد و مکانیک‌های عمومی به کار انداخته می‌شوند که به علت رعایت‌نکردن استانداردهای فنی، موجب خرابی چندبرابری و ضررهای بیشتر خواهد شد. درباره ماشین‌های سواری وارداتی هم این مطالب صدق می‌کند اما اختلافی در این مورد وجود دارد؛ معمولاً ماشین‌های سواری خارجی را کسائی خریداری می‌کنند که آن ضررها برایشان جبران‌پذیر است، ولی در مورد کامیون و کامیونت، یک راننده یا صاحب آن به این امید سرمایه‌گذاری کرده‌اند که هزینه زندگی خود را بگذرانند اما خسارت بسیار بیشتر خواهند دید. مشکل اینجاست که این همه کامیون و کامیونت بی‌کیفیت از خارج به ایران وارد می‌شوند ولی جوانان ما باید بیکار باشند و به واسطه واردات که یکی از دشمنان اقتصاد کشور است، سرمایه‌داران در بخش‌های دیگری مثل زمین، طلا، سکه و مسکن سرمایه‌گذاری کنند. این اتفاق موجب خواهد شد مشکلات عدیده دیگری مثل تورم و رکود هم به وجود آید. در این وضعیت، فضای رقابتی عنوفی برای سودجویان زیرک است که هر روز بر تعدادشان افزوده می‌شود و بر تنوع کامیون و کامیونت‌ها می‌افزایند. این معضل با ارشاد و نظارت بر بازار محصول قابل کنترل است.

مطلب دیگر از رده‌خارج‌کردن کامیون‌های فرسوده است. هرروز فشار می‌آورند که کامیون‌های قدیمی و از رده‌خارج‌شده، باید تعویض شوند اما این معضل به وسیله مجریان و واردکنندگان وسایل بی‌کیفیت انجام می‌شود؛ در صورتی که خود می‌دانند و عملاً ثابت شده که کامیون‌های جدید، خریداران را با مصیبت‌های فراوان مواجه می‌کند؛ هرروز در جاده‌ها ماشین‌ها خوابیده‌اند یا بر اثر حادثه‌ای عداى را به کام مرگ رسانده‌اند. رانندگان ایرانی عملاً طرفدار کامیون‌های قدیمی یا جدید باکیفیت هستند. اگر از کامیون‌داران آمار گرفته شود، می‌توان دریافت که آنها وسایل باکیفیت قدیمی خود را به ندرت با وسایل جدید وارداتی تعویض می‌کنند و اگر هم تن به این کار دهند بر اثر فشار تبلیغاتی‌ای است که سوداگران به آنها وارد کرده‌اند. دستگاه‌های قضایی می‌توانند با این فشار مقابله کنند. البته دولت و سایر سازمان‌های دلسوز کشور چنانچه قول داده‌اند، باید موجبات معاینه فنی سواری‌ها و کامیون‌ها را فراهم آورند. در این صورت، چنانچه نهادهای مربوطه سلامت وسیله را تأیید کنند، دلیلی برای تعویض آن وجود ندارد. با این توصیفات، باید به وزارت صنایع گفت که اگر می‌خواهد پول مردم و دولت را به‌صورت آهن‌پارهای در گوشه‌وکنار کارازها انبار نکند، به واردات کلکسیون‌ی کامیون‌ها ادامه ندهد. ***مدرس بازنشسته ماشین‌آلات**

فرزانه طهرانی: حمایت از مصرف‌کننده در اکثر کشورهای توسعه‌یافته منفی است در حالی که این موضوع در ایران معکوس بوده و در سال‌های اخیر نیز شکاف و فاصله میان حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده به‌نفع مصرف‌کننده در حال افزایش است. آمارها نشان می‌دهد در ایران نه‌تنها دولت سهم تولید از یارانه‌های اصلاح‌شده در فاز نخست را پرداخت نکرده بلکه یارانه حمایتی بخش کشاورزی که در تمام دنیا برای حفظ امنیت غذایی‌شان برقرار است را نیز به یکسوم کاهش داده است. بر اساس محاسبات انجام‌شده از سال ۸۹ تا خرداد۹۱، دولت ۹۱هزارمیلیاردتومان از تعهداتش به بخش تولید را نپرداخته و از سوی دیگر در طول همین مدت یارانه پرداختی به بخش کشاورزی را شش‌میلیاردو ۵۴۱میلیونریال (۵۵درصد) کاهش داده است. این در حالی است که در فاز نخست هدفمندی یارانه‌ها دولت ۶۲هزارمیلیاردتومان به مردم یارانه نقدی داده است یعنی هفت‌برابر یارانه‌ای که قرار بوده به بخش تولید در خوشبینانه‌ترین حالت پرداخت کند.

بر اساس برآورد مرکز آمار و وزارت صنعت، معدن و تجارت، صنایع کشور پیش از هدفمندکردن یارانه‌ها دوهزارمیلیاردتومان برای حامل‌های انرژی هزینه می‌کرد. این مبلغ بعد از افزایش قیمت حامل‌ها در قالب قانون هدفمندی برای ۲۲۵میلیون معادل بشکده نفت‌خام به عدد شش‌هزارمیلیاردتومان رسید. دولت هم در این اثنا تأکید کرد ۳۰درصد از منابع حاصل از هدفمندی یارانه‌ها را به بخش تولید بازپرداخت می‌کند تا علاوهبر جبران هزینه‌های تحمیل‌شده، صنایع را برای نوسازی و بهینه‌کردن سیستم‌هایشان یاری رساند. اما در عمل نتیجه چیز دیگری شد. میزان درآمد حاصل از هدفمندی یارانه‌ها از ۲۸آذر ۱۳۸۹ تا ۳۱خرداد ۱۳۹۱، ۳۰هزارمیلیاردتومان برآورد شده است. به این ترتیب ۳۰هزارمیلیاردتومان برای ۹هزارمیلیاردتومان را به بخش تولید پرداخت می‌کرد اما نه‌تنها این اتفاق نیفتاد بلکه دولت برای پرداخت یارانه نقدی به ۷۷میلیون ایرانی ۳۲هزارمیلیاردتومان هم کسری داشت.

تمام آنچه دولت را بر آن داشت تا در آذر ۸۹ قیمت حامل‌ها را به نرخ آزاد نزدیک کند، مصرف بالای انرژی در کشور بود. مصباحی‌مقدم، رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس آن‌زمان گفته بود که مصرف سوخت در ایران

رونمایی «مسکن اجتماعی» تا پایان سال

فارس: رییس بنیاد مسکن با بیان اینکه طرح مسکن اجتماعی تا پایان سال‌جاری قطعاً رونمایی می‌شود و در حال حاضر در مرحله مطالعه قرار دارد، گفت: طرح مسکن اجتماعی در طرح جامع مسکن دیده شده است. علیرضا تابش در پاسخ به این سوال که چه زمانی از مسکن اجتماعی رونمایی می‌شود، گفت: وزارت راه‌وشهرسازی در حال مطالعه روی مسکن اجتماعی است و قطعاً تا پایان سال‌جاری رونمایی خواهد شد. وی ادامه داد: طرح مسکن اجتماعی در طرح جامع مسکن وارد و دیده شده و این طرح در حال حاضر در مرحله مطالعه در وزارت راه‌وشهرسازی قرار دارد، تا‌ا از نظرات کارشناسان در این طرح استفاده شود. تابش با اشاره به اینکه اهداف کمی‌و کیفی این طرح به آخوندی، وزیر راه‌وشهرسازی ارایه می‌شود، خاطر نشان کرد: با توجه به اینکه این طرح نهایی نشده است، بنیاد مسکن هم هنوز هیچ اقدامی در مورد ساخت این واحدها انجام نداده است. تابش در پاسخ به این سوال که آیا شما موافق حذف آذ مالیات از عایدی مسکن که چندی پیش توسط مجلس انجام شد هستید، گفت: ما همواره تابع تصمیمات مجلس بوده‌ایم، البته این موضوع ارتباطی به بنیاد مسکن پیدا نمی‌کند و به‌طور مشخص به وزارت راه‌وشهرسازی مربوط می‌شود. وی در پاسخ به این سوال که به هر حال شما سال‌ها مسؤولیت

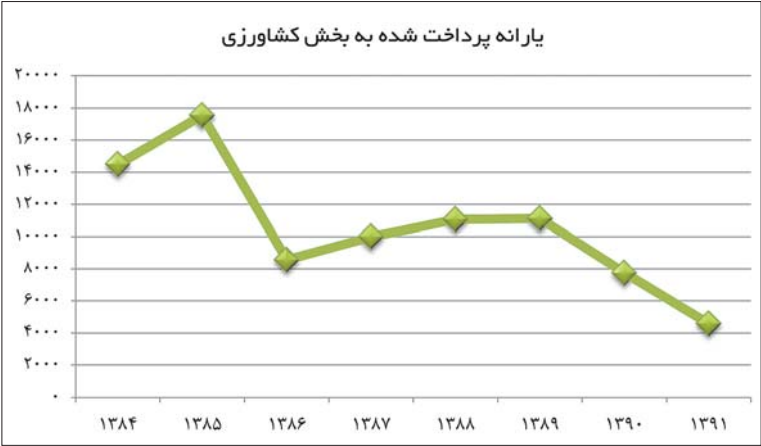
توانست در راستای شکوفایی همه‌جانبه کشور گام بردارد.

وی دستیابی به اقتصاد مردمی را نیازمند الزاماتی دانست و گفت: یکی از مهم‌ترین الزامات این است که بخش دولتی به بخش خصوصی توجه و اعتماد کافی داشته باشد. مداحی در ادامه از رشد اقتصادی به‌عنوان یکی از مولفه‌های اصلی اقتصاد مقاومتی یاد و خاطر نشان کرد: رشد اقتصادی ما برای جبران عقب‌ماندگی‌ها باید ۱۲تا۱۳درصدی باشد. وی دستیابی به اقتصاد مردمی را نیازمند توجه به مزیت‌های رقابتی دانست و گفت: پیچیدن نسخه کلی در این زمینه نمی‌تواند اثر گذار باشد. رییس کمیسیون چشم‌انداز مجمع تشخیص مصلحت نظام از عدالت‌محوربودن به‌عنوان یکی دیگر از مولفه‌های اقتصاد مقاومتی یاد و خاطر نشان کرد: اینکه ۶۰درصد اقتصاد کشور را به شش استان بسپاریم نمی‌تواند کارکردهای اقتصاد مقاومتی را تبیین کند. وی افزود: دستیابی به اقتصاد مقاومتی در سایه تولید، توزیع و مصرف امکان‌پذیر است و دستیابی به تولید نیازمند مدیریت جهادی است.

اقتصاد

عملکرد یارانه‌ای دولت دهم

سهم صنایع پرداخت نشد، یارانه کشاورزی نصف شد



به ۲۲۵میلیون‌بشکه رسیده است. این اعداد نشان می‌دهد آنچه مدنظر دولت در جهت بهینه‌سازی مصرف انرژی به‌عنوان هدفمندکردن یارانه‌ها بود اتفاق نیفتاد. پدرام سلطانی، نایب‌رئیس اتاق بازرگانی ایران به دلایل این افزایش مصرف اشاره کرد و گفت:افزایش بهره‌وری انرژی به خودی خود امکان‌پذیر نیست. این اتفاق تنها با تغییر تکنولوژی اتفاق می‌افتد

که در دوسال گذشته به‌دلیل وجود دو مانع اساسی امکان آن فراهم نشد. نخست آنکه تشدید تحریم‌ها، فروش فناوری جدید را با مانع و ممنوعیت مواجه کرد و دوم عدم‌حمایت دولت از صنایع برای این تغییر مهم بود. دولت در سال‌های گذشته منابع حاصل از افزایش قیمت حامل‌ها را خرج شهروندان کرد و عملاً افزایش مصرف انرژی هم به موازات سایر حوزه‌ها در صنایع رشد یافت.

مسعود دانشمند عضو دیگر هیات‌نماینده‌ان اتاق بازرگانی ایران، دلیل افزایش مصرف انرژی در واحدهای تولیدی را بهره‌وری پایین فرآیند تولید عنوان کرد و گفت: با وجود آنکه قیمت حامل‌های انرژی در ترکیه سه تا چهار برابر

قیمت‌ها در ایران است اما می‌بینیم که در بازار ایران سهم کالاهای ترکیه‌ای از محصولات ایرانی بسیار بیشتر است. دلیل این اتفاق چیست؟ چگونه می‌شود که با قیمت‌های بالای حامل‌های انرژی هزینه تمام‌شده کالا در این کشور از ایران پایین‌تر است. او معتقد است می‌توان علت را در بهینه‌بودن مصرف انرژی به واسطه استفاده از ماشین‌آلات مدرن جست‌وجو کرد.

طی ۸ سال یارانه کشاورزی به یک‌سوم کاهش یافت از موضوع صنایع که بگذریم وجه دیگر یارانه‌ها آن چیزی بود که دولت در قالب حمایت‌هایی که تمام دنیا از کشاورزی خود دارد به این بخش پرداخت می‌کرد. در چندسال اخیر میزان اختصاص یارانه‌های بخش کشاورزی به‌شدت کاهش یافته است. براساس گزارش دفتر بودجه وزارت جهاد کشاورزی میزان یارانه بخش کشاورزی از ۴/۵هزارمیلیاردریال در سال ۱۳۹۱ کاهش یافته حدود ۱/۴هزارمیلیاردریال در سال ۱۳۸۴ به همین معنا که به حدود یک‌سوم یارانه سال ۱۳۸۴ تقلیل پیدا کرده است.

با درنظرگرفتن تغییرات شاخص کل، میزان یارانه سال ۱۳۹۱ حداقل باید به ۳/۲ برابر سال ۱۳۸۴ می‌رسید و میزان آن به ۴۶هزارو ۵۰۰میلیاردریال بالغ می‌شد در حالی که میزان یارانه پرداختی به بخش کشاورزی در سال ۱۳۹۱ نسبت به سال ۱۳۸۴ حدود ۳۵درصد بوده و از ۱۴هزارو ۴۹۱میلیاردریال به چهارهزارو ۵۷۴میلیاردریال کاهش یافت. با توجه به آمار تولیدات کشاورزی در سال ۱۳۸۴ به ازای هر یک‌هزار تن تولید کشاورزی ۱۵میلیون تومان یارانه پرداخت می‌شد و در صورت صحیح‌بودن آمار تولیدات کشاورزی در سال ۱۳۹۱ در حدود چهارمیلیون تومان به ازای هر یک‌هزار تن محصول تولیدشده یارانه پرداخت شده است. ولی تخصیص یارانه‌های بخش کشاورزی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۱ روندی کاملاً نزولی داشته است و اگر میزان تورم سالانه را نیز در نظر بگیریم مشخص خواهد شد که مجموع نرخ تورم طی این سال‌ها حدود ۱۴۲ درصد بوده، این درحالی‌است که یارانه‌ها ۷۰درصد کاهش یافته است. با توجه به کاهش ۷۰درصدی یارانه‌ها و افزایش ۱۴۲درصدی هزینه‌ها عملاً یارانه زیادی به کشاورزی اختصاص نیافته‌است.

سال	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱
یارانه به ازای هر تن (میلیونریال)	۱۵۲/۱	۱۸۲/۶	۸۲/۹	۱۲۴/۸	۱۱۸/۴	۱۰۴/۶	۷۰/۹	۳۸/۸
میزان یارانه (میلیاردریال)	۱۴۴۹۱	۱۷۵۵۷	۸۵۵۹	۹۹۸۴	۱۱۰۶۲	۱۱۱۱۵	۷۷۵۷	۴۵۷۴

IEON
Since 1960

Respecting you is our business.



صبحانه متفاوت ناهاری ویژه

Sam Center: 8th floor, Sam Center
Fereshteh Ave

Tel: (+98-21) 22 65 38 41

www.leon1960.com

خبر

رییس هیات تحقیق از صنعت خودرو:

مافیای خودرو واقعیت دارد

● **فارس:** علی‌علی‌لو در واکنش به صحبت اخیر وزیر صنعت، مبنی بر اینکه پرونده‌ای برای بازنگری در قیمت خودرو باز نکرده بودیم که حالا آن را ببندیم، اظهار کرد: وزیر صنعت باید در مورد وظایف خود پاسخگو باشد و در مورد پرونده قیمت‌گذاری وی با بیان اینکه در مورد قیمت‌گذاری خودرو با کسی شوخی نداریم، گفت: موضوع قیمت‌گذاری خودرو‌ها را در مجلس، تجزیه‌وتحلیل می‌کنیم و وزیر صنعت باید در مورد آن پاسخگو باشد. وی با تأکید بر اینکه مجلس شریک افزایش بی‌رویه قیمت خودرو است، افزود: در خودروها که توسط مجلس ساز شده است، جواب دهد. گروه فقط به‌دنبال منافع خود هستند و وزیر صنعت نیز از ایسن وضعیت حمایت می‌کند. علی‌لو با بیان اینکه گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس از صنعت خودرو نشان‌دهنده تخلف در این صنعت و گرانی خودرو است، گفت: چرا دولت به این موضوع توجهی نکرده و به گزارش مجلس رسیدگی نمی‌کند؟

خبر ویژه

اعلام تنفس

برای مجمع فوق‌العاده بانک ملت»

● مجمع عمومی فوق‌العاده بانک ملت با دستور کار تغییر اساسنامه، تا حداکثر دوهفته آینده به تعویق افتاد. به گزارش روابطعمومی بانک ملت، این مجمع که قرار بود در آن اساسنامه مصوب شورای پول و اعتبار برای بانک‌های غیردولتی، به تصویب سهامداران برسد، به‌دلیل مسایل مطرح‌شده و نیاز به تبادل‌نظر بیشتر، به تنفس خورد تا پس از رفع این موارد، تا حداکثر دوهفته آینده، مجمع دیگری برگزار شود. علیرضا لگزایی، رییس هیات‌مدیره بانک ملت و رییس مجمع عمومی فوق‌العاده، قبل از رسمیت‌یافتن مجمع، اعلام تنفس کرد تا در جلسات تبادل‌نظری که قبل از برگزاری مجمع بعدی برگزار می‌شود، موارد مطروحه مرتفع شود. بر اساس این گزارش، اساسنامه جدید بانک ملت مشتمل بر ۱۴۷ ماده و ۲۲ تبصره، تنظیم و تدوین شده که پس از تصویب مجمع فوق‌العاده، عملیاتی خواهد شد.