



طرح‌های نافرجام وزارت راه برای نوسازی کامیون‌های فرسوده

در حالی برنامه نوسازی ۶۵ هزار کامیون فرسوده در دوره وزیر سابق با شکست مواجه شد که وزیر کنونی راه به دنبال نوسازی ۵۳ هزار کامیون با همان شیوه است. برنامه‌ای که کامیون‌داران معتقدند با شکست مواجه خواهد شد.

اواخر سال ۹۴، زمانی که دولتمردان سابق و کنونی دولت یازدهم و دوازدهم از امضای برجام سرخوش بودند، پس از ماه‌ها مانور تبلیغاتی وزارت راه و شهرسازی در زمان ریاست داوود کشاورزیان بر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تفاهمنامه‌ای برای نوسازی ۶۵ هزار دستگاه کامیون با وزارت نفت امضا شد. بر اساس این تفاهمنامه قرار بود در یک بازه ۴ ساله ۶۵ هزار کامیون فرسوده کشور نوسازی شود.

عباس آخوندی وزیر سابق راه و شهرسازی در مراسم امضای این تفاهمنامه با اشاره به ۴ ساله بودن این تفاهمنامه، گفته بود: هم اکنون ظرفیت تولید کامیون در کشور براساس گزارش وزارت صنعت، معدن و تجارت حدود ۲۵ هزار کامیون در سال است ولی عملکرد تولید بیشتر از ۱۰ هزار کامیون نبوده است. بنابراین، این تفاهم نامه برابر ۶.۵ سال تولید عملکردی سال گذشته صنعت کامیون ایران بوده است.

وی با اعلام اینکه برآورد اولیه از ارزش ریالی این پروژه ۲۰ هزار میلیارد تومان است افزود: دو پارامتر در اجرای این طرح پیگیری می‌شود که کاهش مصرف سوخت و افزایش پیمایش و راندمان کامیون دو هدف ما در این پروژه است.

هفت درصد برنامه نوسازی محقق شد

یکسال پس از سر رسید اعلام شده برای نوسازی کامیون‌های فرسوده کشور (۴ سال) یعنی در اسفند سال گذشته مشاور معاون وزیر راه و شهرسازی جزئیات نامیدکننده‌ای از برنامه نوسازی را اعلام کرد.

صدرالله بمانا با بیان این که با استفاده از ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید به دنبال نوسازی ناوگان باری و مسافری بودیم اما فقط با نوسازی ناوگان باری موافقت شد که طرح توجیهی نوسازی بخش باری مورد قبول وزارت نفت به عنوان مجری اصلی این طرح قرار گرفت، گفت: این ماده قانونی به بودجه دولت وابسته نیست و بلکه به صرفه جویی وابسته است و این تبدیل به منابع اصلی دستگاه‌ها شد به طوری که نزدیک به ۵۰۰۰ دستگاه کامیون از طریق همین منبع قانونی نوسازی شد.

بمانا افزود: با توافقی که میان وزارت راه و شهرسازی و وزارت نفت امضا شد، طرح نوسازی ۶۵ هزار کامیون با اختصاص ۲ میلیارد و ۷۶۲ میلیون دلار از محل صرفه جویی کلید خورد. از محل این طرح ۵۰۰۰ کامیون نوسازی و ۱۸ هزار قرارداد امضا شد اما دو عامل تحریم و طرح جدید ریاست جمهوری باعث توقف این طرح شد. در طرح نوسازی ۶۵ هزار کامیون متقاضی برای خرید کامیونی با قیمت میانگین ۴۵۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان ۲۰ درصد آورده داشت و ۸۰ درصد تسهیلات با سود ۹ درصد به وی تعلق می‌گرفت.

وی با بیان این که طرح نوسازی ۶۵۰۰۰ کامیون فرسوده به طور کامل متوقف نشده است و تمام قرارداد‌های امضا شده به عنوان تعهد طرح پا برجاست، افزود: ۲ شرکت سازنده کامیون و اتوبوس در حال تلاش برای تولید و تحویل تعدادی خودرو از محل طرح ریاست جمهوری به متقاضیان هستند.

وی همچنین با اشاره به طرح واردات کامیون‌های زیر ۳ سال ساخت، گفت: این طرح اولین بار در بند «ه» ماده ۱۶۳ قانون پنجم توسعه پایه گذاری شد که تعداد ۲ هزار تا ۳ هزار دستگاه از این طرح وارد شد. این طرح مجدد در قانون ششم توسعه نیز مطرح شد که به دلیل تکرار، در بند «ث» ماده ۳۰ قانون احکام دائمی قرار گرفت و پس از تصویب آیین نامه آن، دستورالعمل اجرایی به وزیر نیز ابلاغ شد. اما به دلیل اینکه سازمان ملی استاندارد تفسیر خود از قانون را کامیون‌های صفر کیلومتر سه سال ساخت عنوان کرده به دنبال اخذ استفساریه برای رفع ابهامات هستیم. مشاور رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تصریح کرد: کامیون‌های زیر سه سال ساخت مد نظر دست دوم هستند و به همین خاطر قیمت آن‌ها به شدت نسبت به نمونه نو پایین تر است.

*رونمایی از سامانه ثبت نام نوسازی کامیون فرسوده

ششم ماه جاری (سه شنبه گذشته) وزیر راه و شهرسازی در آیین رونمایی از سامانه ثبت نام نوسازی کامیون‌های فرسوده، گفت: هدفگذاری این طرح نوسازی ۵۳ هزار دستگاه ناوگان حمل و نقل (کامیون) است که شامل خودروهایی با ۳ سال کارکرد وارداتی پیش بینی شده در قانون و همچنین خودروهای تولید داخل می‌شود.

محمد اسلامی با بیان این که برای این هدف چهار گروه می‌توانند در این سامانه ثبت نام کنند، افزود: تولیدکنندگان داخلی در این مرحله حداقل ۱۰۰۰ دستگاه برای هرکدام در نظر گرفته شده است. دومین گروه شرکت‌های توانمند حمل و نقل هستند که هرکدام از آن‌ها از این ظرفیت می‌توانند برای واردات ۱۰۰ دستگاه کامیون استفاده کنند. سومین گروه شرکت‌های واردکننده‌ای هستند که مجوز وزارت صمت را دارند. هرکدام از این شرکت‌ها اجازه واردات ۵۰ دستگاه کامیون را دارند گروه چهارم هم اشخاص حقیقی (افراد دارای کامیون‌های فرسوده) هستند که از یک تا ۱۰ دستگاه می‌توانند از این ظرفیت استفاده کنند.

وی با بیان این که خودروهای وارداتی حتما باید خدمات پس از فروش داشته باشند و منشأ آن‌ها نیز مورد تایید بانک مرکزی باشد، افزود: طبق تدبیر رئیس جمهور کار از فرسوده‌ترین کامیون‌ها شروع شد و در همین خصوص در اقدامی فوری ۸۶۳ کامیون بالای ۵۰ سال با بیشترین پیمایش، انتخاب شدند.

وزیر راه با تأکید بر این که «در این طرح دست دلال، واسطه و سوداگر قطع شده و کار کاملاً براساس دستورالعمل‌ها انجام می‌گیرد» گفت: مردم و رانندگان همه باید طبق این دستورالعمل کار کنند. به همین خاطر نه کسی مجوز واردات داشته و نه این که اجازه داشته از مردم برای آوردن خودروی تا ۳ سال کارکرد پولی بگیرد. همه چیز از طریق این سامانه بوده و شرکت، اشخاص، شرکت تولیدکننده و واردکننده و حتی شرکت‌های بزرگ حمل و نقل باید به یک شکل کار کنند.

*بدبینی کامیون‌داران به برنامه نوسازی وزارت راه

فارغ از این که خیلی نمی‌توان به قطع دست دلالان و سوداگران در بخش نوسازی ناوگان کامیون فرسوده امیدوار بود باید به این نکته اشاره شود که شکست برنامه قبلی وزارت راه و شهرسازی، تردیدهای جدی را به برنامه جدید وزارت راه و شهرسازی در دوره محمد اسلامی برای نوسازی کامیون‌ها وارد می‌کند.

مسئله‌ای که دبیر کانون کامیون‌داران بر آن تأکید می‌کند؛ «طرح نوسازی کامیون‌های فرسوده از طریق واردات کامیون‌های دست دوم مورد قبول و تایید ماست، اما روش اجرای این طرح یک سری ابهامات دارد. ایرادات طرح نوسازی کار را فوق العاده سخت و احتمالاً با شکست مواجه خواهد کرد

وی با اعلام کارگروه نوسازی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای دارندگان ناوگان با عمر بالای ۴۰ سال در اولویت نوسازی قرار دارند، گفت: از سوی دیگر بحث ثبت نام هم که آن را اعلام کرده اند در واقع ثبت نام متقاضیان واردات کامیون‌های دست دوم است. یعنی شرکت‌های خودروسازی، شرکت‌های واردکننده، شرکت‌های حمل و نقل و شرکت‌های دارای مجوز از وزارت صنعت و دارندگان کامیون‌های فرسوده می‌توانند برای واردات ثبت نام کنند.

دبیر کانون کامیون‌داران کشور گفت: وقتی قرار است تسهیلاتی از سوی دولت پرداخت شود، تقریباً ۱۰۰ درصد ناوگان فرسوده در اختیار گروه چهارم (دارندگان کامیون‌های فرسوده) قرار دارد. این

گروه توان این که علاوه بر اقساط کامیون، بتوانند رقم 40 تا 45 هزار یورو را ندارند.

کریمی بیان کرد: بنابراین عملاً وقتی ارفاقی برای این موضوع دیده نشده است، امکان عملیاتی شدن این واردات توسط دارندگان کامیون فرسوده وجود ندارد. دولت برای یکبار هم که شده برای بحث نوسازی ناوگان باری باید هزینه کند. نباید طرحی را اعلام کنند که جنبه نمایشی داشته باشد؛ چنین طرح هایی نه تنها تأثیری در بازار نخواهد داشت، بلکه ممکن است اثر معکوسی را هم به دنبال داشته باشد.

وی تأکید کرد: شاید در زمان ثبت نام و اعلام طرح واردات کامیون دست دوم مقداری در قیمت ها تأثیرگذار باشد، اما وقتی طرح به نتیجه نمی رسد و خروجی مناسبی ندارد قطعاً به نوعی به افزایش قیمت ها دامن می زند.

وی اظهار کرد: بحث واردات کامیون های فرسوده نباید به شرکت های خودروساز محدود باشد، طرح نوسازی کامیون های فرسوده طرح بزرگی است ولی حتماً باید برای دارندگان کامیون فرسوده تسهیلات ویژه ای در نظر گرفته شود.

وی گفت: شرکت های خودروسازی یا سرمایه گذاری می توانند از طریق لیزینگ یا طریق منابع بانکی تسهیلات را در اختیار قرار دهند؛ اما اولاً این کار غیرممکن است و ثانیاً باید میزان کارمزد و سودی که قرار است دریافت شود، مشخص باشد.

دبیر کانون کامیون داران اضافه کرد: این مسئله نوسازی ناوگان را با ابهام مواجه کرده است. از سوی دیگر باید به این نکته توجه شود وقتی ناوگان نوسازی می شود باید باری باشد تا حمل شده و کامیون دار بتواند اقساط کامیون وارداتی را پرداخت کند. در طرحی که سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای اعلام کرده بر توسعه و نوسازی ناوگان تأکید شده است. /خبرگزاری تسنیم