شرکت نفتی توتال فرانسه پیمان گاز با شرکت قطری امضا کرد

ایرنا: شرکت نفتی توتال فرانسه روز دوشنبه اعلام کرد این شرکت قراردادی را با شرکت گاز قطر در ارتباط با طرح قطر گاز ۲ امضا کرده است.

خبرگزاری فرانسه از پاریس گزارش داد، هزینه اجرای این پیمان حدود یک میلیارد دلار معادل ۷۵۰ میلیون یورو است.

قرار است توتال از ۱۶/۷ درصد سهم این طرح برخوردار شود. در بیانیه منتشره این گروه نفتی آمده است به موجب این پیمان، توتال در نظر دارد به مدت ۲۵ سال و هر سال بیش از ۵/۲ میلیون تن گاز طبیعی مایع شده از قطر گاز ۲ خریداری کند. در این بیانیه اضافه شده است گاز طبیعی مایع شده در اصل قرار بود در فرانسه، انگلیس و آمریکا تحویل شود.

گاز مورد بحث قرار است از میدان شمال قطر تولید شود. این میدان دارای ذخایر اثبات شده ای به میزان بیش از ۹۰۰ هزار میلیارد فوت مکعب معادل ۲۵ هزار میلیارد متر مکعب است. در این طرح شرکتهای نفتی توتال، قطر پترولیوم و اگزان موبیل آمریکا شرکت دارند. قرار است طرح به اصطلاح «ترین ۲» در شهر صنعتی «لفان» در قطر احداث شود و عملیات تحویل گاز تقریباً در اواخر سال ۲۰۰۸ آغاز شود که البته این امر منوط به تصویب مقام های ذیربط است. «تیری دسمارست» رئیس و مدیر ارشد توتال اظهار داشت: «این توافقنامه موجب تقویت و رشد درازمدت تولید این گروه خواهد شد.»

میدان شمال قطر دارای بیش از ۱۵ درصد کل ذخایر اثبات شده گاز در جهان است و این کشور در نظردارد تولید سالانه گاز طبیعی مایع شده خود را تا سال ۲۰۱۲ به حدود ۷۷ میلیون تن افزایش دهد در حالی که قبلاً پیش بینی شده بود این میزان در سال جاری ۲۰ میلیون تن باشد.

«عبدالله بن حمدالعطیه» وزیر انرژی و صنایع قطر در همایش گاز دوحه که روز دوشنبه در پایتخت قطر گشایش یافت گفت این طرح بخشی از یک فشار همه جانبه برای تبدیل کردن قطر به بزرگترین صادر کننده گاز طبیعی مایع شده در جهان و همچنین تبدیل این امیرنشین به یک غول انرژی جهانی است.

مجری طرح گندم در گفت وگو با « ایران » اعلام کرد

افزایش تولید گندم ایران در سال آینده ادامه می یابد

گروه اقتصادی: مجری طرح گندم خاطرنشان ساخت: خودکفایی تولید گندم ایران در سال ۸۴ استمرار می یابد و میزان خرید گندم مازاد بر نیاز کشاورزان با ۷/۱ درصد افزایش نسبت به سال جاری به بیش از ۱۲ میلیون تن می رسد.

محمدرضا اسکندری در گفت وگو با خبرنگار «ایران» تصریح کرد: در پایان فصل خرید سال زراعی ۸۳-۸۲ معادل ۱۱ میلیون و ۲۱۱ هزار و ۷۸۵ تن گندم مازاد بر نیاز از کشاورزان خریداری شد که با توجه به میزان خود مصرفی کشاورزان از جمله گندم خوراکی در مجموع ۱۴/۵ میلیون تن گندم در کشور تولید شد. وی با اشاره به اینکه گزارش های واصله از سازمان های جهاد کشاورزی استان ها نشان می دهد که سطح زیر کشت گندم در سال زراعی ۸۴-۸۳ با ۲/۴ درصد افزایش نسبت به سال زراعی قبل به ۶ میلیون و ۳۵۰ هزار هکتار می رسد تأکید کرد: سیاست اصلی در بخش گندم افزایش عملکرد در هکتار از طریق اعمال مدیریت بهینه مزارع گندم است. به گفته مجری طرح گندم میانگین عملکرد در هکتار گندم آبی از سال زراعی ۸۰-۷۹ تا ۸۳-۸۲ حدود یکهزار کیلوگرم و گندم دیم حدود ۴۰۰ کیلوگرم افزایش داشته است.

میانگین عملکرد گندم آبی کشور از ۳ هزار و ۵۴ کیلوگرم در هکتار در سال زراعی ۸۰-۷۹ به بیش از ۴ هزار تن در سال زراعی ۸۳-۸۲ افزایش و میانگین عملکرد گندم دیم از ۸۳۲ کیلوگرم در هکتار به ۱۲۰۰ کیلوگرم در هکتار رسیده است. وی مهمترین عوامل مؤثر در استمرار را پایداری تولید و خودکفایی گندم را تأمین به موقع اعتبارات، تأمین به موقع نهادها به ویژه کود شیمیایی و سموم نباتی و پرداخت به موقع بهای گندم تحویلی به کشاورزان خواند. وی گفت: به کارگیری مهندسین کشاورزی به صورت ناظرین مزارع گندم از جمله طرح های موفق بخش گندم در سال اخیر بوده که در همین راستا در سال زراعی ۸۴-۸۳ بیش از چهار هزار و ۶۰۰ مهندس ناظر در سطح یک میلیون هکتار از مزارع گندم به کار گرفته می شوند.

زمان برگزاری فروش فوق العاده در تهران ۱۷ تا ۲۷ اسفند اعلام شد

ایرنا: معاون بازرگانی داخلی سازمان بازرگانی استان تهران از برگزاری فروش فوق العاده در تهران به جای نمایشگاه فروش بهاره از ۱۷ تا ۲۷ اسفند خبر داد.

یدا... صادقی روز گذشته در گفت و گو با خبرنگاران اظهار داشت: به دلیل نبود یک مکان مناسب برای برگزاری نمایشگاه متمرکز در تهران، فروش فوق العاده جایگزین فروش بهاره شد. وی، نبود زیر ساخت های لازم در مکان های پیشنهادی برای برگزاری نمایشگاه متمرکز فروش بهاره و مسائل اجتماعی، امنیتی و اقتصادی را از مهمترین دلایل برگزار نشدن نمایشگاه در این مکان ها(سیما چوب، مصلی، پارک ارم، ورزشگاه تختی و ...) عنوان کرد.

وی با بیان اینکه برگزاری فروش فوق العاده در قانون نظام صنفی پیش بینی شده است، گفت: بر این اساس امسال با برنامه ریزی های صورت گرفته، فروش فوق العاده در زمان مقرر در تمام نقاط تهران برگزار می شود.

معاون بازرگانی داخلی سازمان بازرگانی استان تهران افزود: در حال حاضر ستادهایی در اتحادیه ها برای ثبت نام از واحدهای صنفی تشکیل شده است تا مقدمات لازم برای حضور آنها در فروش فوق العاده فراهم شود.

صادقی گفت: اتحادیه ها در حال تهیه فهرستی از کالاها هستند تا به همراه قیمت پیشنهادی برای فروش فوق العاده در اختیار رسانه ها و مردم قرار دهند.

وی افزود: با توجه به اینکه بسیاری از واحدهای صنفی در چنین روزهایی اقدام به برپایی حراجی و فروش فوق العاده می کنند، اقدامات لازم برای مشخص کردن واحدهای دارای مجوز از سوی اتحادیه و مجامع صنفی انجام شده است. به گفته وی، در مقابل محل کسب واحدهای صنفی که طبق مجوز، اقدام به فروش فوق العاده می کنند، پلاکارد و تابلوهای مشخص و هماهنگی که دارای مهر و امضای اتحادیه است، نصب می شود.

وی تصریح کرد: مسؤولان واحدهای صنفی که بر اساس مجوز اقدام به فروش فوق العاده کرده اند باید نسبت به صدور فاکتور و صورت حساب و یا ارائه فیش صندوق به مشتریان اقدام کنند.

وی در معرض دید قرار دادن فهرست کالاها به همراه قیمت آنها از سوی واحدهای صنفی را از دیگر شرایط برگزاری فروش فوق العاده عنوان کرد و گفت: طبق قانون نظام صنفی در فروش فوق العاده، قیمت کالاهای ارائه شده حداقل نسبت به سایر واحدهای صنفی باید ۱۵ تا ۲۰ درصد تخفیف داشته باشند.

صادقی به برخورد با متخلفان صنفی در طی برگزاری فروش فوق العاده اشاره کرد و گفت: واحدهای صنفی که بدون مجوز اقدام به برگزاری فروش فوق العاده می کنند، از سوی هیأت های بازرسی شناسایی و طبق ماده ۶۸ قانون نظام صنفی برای هر بار بین ۲۰۰ تا ۵۰۰ هزار ریال جریمه می شوند.

وی افزود: با واحدهای صنفی دارای مجوز برپایی فروش فوق العاده نیز در صورت تخلف (نداشتن کیفیت مناسب کالا طبق اعلام قبلی و ...) به شدت برخورد می شود.

گزارش «ایران» از وضعیت ناوگان فرسوده حمل و نقل هوایی

شرکت های هوایی خارجی جایگزین شرکت های ایرانی فرصت دیگری که از دست می دهیم

علی غفوری

اشاره: سالانه صدها هزار ایرانی برای اهداف صرفاً توریستی خاک کشور را ترک و درآمدهای ریالی خود را مبدل به ارزهای معتبر کرده و در خارج از کشور هزینه می کنند. عمده مسافرتها به خارج از کشور در دو محدوده زمانی تابستان و نوروز انجام می شود. برآوردهای رسمی نشان می دهد که سالانه از طریق هوایی ۳/۳ میلیون مسافرت از مقصد ایران به خارج انجام می شود که به احتمال زیاد ۸۰ درصد این مسافرتها توسط ایرانیان صورت می گیرد. یک برآورد تقریبی نشان می دهد که ارز خارج شده توسط ایرانیان می تواند بالغ بر ۲ میلیارد دلار در سال باشد. این در حالی است که سالانه صدها هزار مسافر ایرانی از طریق زمینی، ریلی و حتی دریایی به خارج از کشور سفر می کنند.

هزینه ای مضاعف

نکته قابل توجه در این بخش این است که ایرانیان نه تنها در کشورهای خارجی میلیاردها دلار هزینه می کنند بلکه چون ناوگان هوایی کشور فرسوده است شرکتهای هوایی خارجی با جابه جایی بخش اعظمی از این مسافران زمینه خروج صدها میلیون دلار ارز را از کشور فراهم می کنند. به طور مثال سهم بازار شرکتهای خارجی از جابه جایی مسافران خارجی از ۲۳ درصد در سال ۸۱ به ۲۹ درصد در سال ۸۲ افزایش یافته است. این تعداد مسافر عمدتاً توسط ۱۲ شرکت خارجی جابه جا شده اند. به گونه ای که در سال ۸۲، یک میلیون و چهار صدهزار مسافر، توسط این شرکتهای خارجی جابه جا شده اند.

دویست هزار مسافرت خارجی در ماه پایانی سال و نوروز!

آمارها نشان می دهد که در اسفندماه ۸۲، ۹۹ هزار مسافر توسط شرکتهای داخلی و ۴۵ هزار و ۶۶۰ مسافر توسط شرکتهای هوایی خارجی از مقصد ایران به خارج پرواز کرده اند. این در حالیست که در فروردین ماه نیز ۶۱ هزار و ۵۶۰ مسافر توسط شرکتهای داخلی و ۲۹ هزار و ۹۰۰ مسافر توسط شرکتهای خارجی جابه جا شده اند. به احتمال قریب به یقین بخش اعظم این جابه جایی مسافر مربوط به سفرهای پایان سال و سفرهای نوروزی بوده است. جدول زیر شرکتهای اصلی جابه جا کننده مسافر را در اسفند و فروردین ۸۲ به مقصد خارج نشان می دهد.

اما چه شهرهایی پذیرای صدها هزار توریست ایرانی هستند. بی تردید دوبی، آنتالیا، استانبول، پاریس، فرانکفورت، دوسلدورف، بانکوک و کوالالامپور جزو هشت شهر اول میزبان مسافران ایرانی هستند. به گفته تهرانی صاحب یکی از آژانس های اصلی فروش بلیط در تهران در ایام نوروز مراجعه مردم برای خرید بلیط های توریستی بسیار افزایش می یابد. در بسیاری از موارد بلیط ها از سه ماه قبل پیش فروش و سهمیه بندی می شود. تهرانی می گوید پروازهای چارتر تنها می تواند در روزهای آخر سال جوابگوی مراجعات مکرر مردم برای خرید بلیط باشد. وی در پاسخ به این سؤال که آیا پروازهای چارتر گرانتر از پروازهای عادی است گفت: بی تردید این پروازها گرانتر از پروازهای معمولی است. وی کشورهای مالزی، سنگاپور، فرانسه، ایتالیا، ترکیه، روسیه و امارات را پرطرفدارترین کشورها از نظر توریستهای ایرانی برشمرد و گفت: به دلیل استقبال قابل توجه مردم، شرکتهای هوایی خارجی در این ایام به سرعت خود را تجهیز کرده و سعی می کنند جای خالی هواپیماهای ایرانی را برای انتقال مسافران بگیرند. مهدی بهرامی مدیر بازرگانی شرکت ماهان در پاسخ به این سؤال که به چه دلیل شرکتهای ایرانی قادر به قبضه کامل بازار پروازهای با مبدأ ایران به خارج نیستند گفت: ناوگان فعلی این اجازه را نمی دهد. چرا که پروازهای خارجی نیاز به در اختیار داشتن هواپیماهای جدید و دور برد دارد. وی در پاسخ به این سؤال که در بین شرکتهای ایرانی کدام شرکتها در انتقال مسافر به خارج نقش عمده دارند گفت: ایران ایر، ماهان و آسمان در این بین نقشی مؤثرتر از بقیه در اختیار دارند. اگر چه آسمان تنها پروازهای به مقصد دوبی را پوشش می دهد. وی در پاسخ به این سؤال که در بین شرکتهای خارجی کدام شرکتها بیشترین جابه جایی مسافر را برعهده دارند گفت: شرکتهای امارات، لوفت هانزا، ترکیش ایر ک ال ام بالاترین حجم جابه جایی مسافر خارجی ایران را در بین شرکتهای خارجی در اختیار دارند.

وی درباره بحث جابه جایی مسافر خارجی در دنیا گفت: این مسأله هم اکنون مبدل به ارزآورترین مسأله برای شرکتهای خصوصی جهان شده است به گونه ای که بسیاری از شرکتها ترجیح می دهند برای پیدا کردن مسافر هزاران کیلومتر از منطقه اصلی فعالیت خود فاصله بگیرند.

۱۳ شرکتی که بالاترین میزان فعالیت را در ایران دارند

بررسی آمار جابه جایی مسافران ایرانی در اسفندماه گذشته نشان می دهد که شرکت امارات با ۱۶ هزار و ۵۸۰ نفر در جابه جایی مسافران خارجی از مقصد ایران بالاترین سهم پروازی را در بین شرکتهای خارجی داشته است. شرکت ترکیش ایر در این مدت با جابه جایی ۶ هزار و ۵۰۰ مسافر مقام دوم را به خود اختصاص داده است. لوفت هانزا با ۶ هزار و ۲۸۶ نفر در رده سوم و ک ال ام با ۳ هزار و ۸۴۰ مسافر در ردیف چهارم بوده اند.

✓ آمارها نشان می دهد که در اسفندماه ۸۲ ، ۹۹ هزار مسافر توسط شرکتهای داخلی و ۴۵ هزار و ۶۶۰ مسافر توسط شرکتهای هوایی خارجی از مقصد ایران به خارج پرواز کرده اند

✓ دوبی، آنتالیا، استانبول، پاریس، فرانکفورت، دوسلدورف، بانکوک و کوالالامپور جزو هشت شهر اول میزبان مسافران ایرانی هستند

نام شرکت	تعداد مسافر جابه جا شده در اسفند ۸۲	تعداد مسافر جابه جا شده در فروردین ۸۲
آسمان	۲۳۰۰۰	۱۷۰۰۰
آریاتور	۶۸۶	۳۰۰۰
ایران ایر	۴۳۰۰۰	۲۸۰۰۰
ایرتور	–	–
کیش ایر	۲۰۵۶۸	۱۴۸۰
ماهان	۲۰۲۶۳	۴۱۸
ساها	۱۳۱۵	۵۶۹
کاسپین	۶۵۵۴	–
	۹۹۰۰۰	۶۱۵۶۷

نام شرکت	تعداد مسافر جابه جا شده در اسفند ۸۲	تعداد مسافر جابه جا شده در فروردین ۸۲
ایروفلوت	۷۸۸	۶۶۶
آریانا افغان	۴۲۵	۴۰
آزان	۶۱۶	۶۴۵
اتریش	۱۵۸۰	۱۱۸۲
ایتالیا	۱۷۳۶	۱۵۵۲
امارات	۱۶۵۸۰	۸۲۴۰
اکراین	۱۶۶	–
بریتیش ایرویز	۱۹۳۰	۱۶۶۱
پاکستان	۱۹۶	–
ترکیش ایر لاین	۶۵۰۰	۲۷۱۴
سوئیس ایر لاین	–	۱۶۹۵
سوریه	۱۱۰۸	۸۰۳
عربستان	۴۹۰	۴۱۱
فلای ایر	۱۲۹۵	–
ک ال ام	۳۸۴۰	۲۸۴۲
کویت	۱۳۹۱	۴۰
گرجستان	۶۱	۲۲
مگناایر	۲۰۳۸	۱۵۳۲
لوفت هانزا	۶۲۸۶	۵۸۴۱
	۴۵۶۶۶	۲۹۹۰۶

فرسودگی ناوگان و خطر تشدید مشکل

در سال ۸۲، ۲۲ میلیون مسافر در فرودگاههای کشور جابه جا شده اند. این امر از طریق ۳۹۲ هزار فرود و برخاست هواپیماها انجام شده است.

طبیعی است که این حجم فعالیت ناوگان هوایی کشور را به طور دائم فرسوده تر می کند. این در حالیست که در سفرهای خارجی به دلیل قوانین محدود کننده خارجی نمی توان از هواپیماهای کهنه و قدیمی استفاده کرد. هزینه های بالای فرودگاهی، سوخت گران، انتظارات بالای مسافران، لزوم رعایت مقررات زیست محیطی، لزوم اندک بودن صدای هواپیما همگی سبب می شود تا بخش اعظم هواپیماهای فعلی کشور اجازه پرواز به خارج از مرزها را نداشته باشند. این امر سبب شده تا تنها ۱۰ تا ۱۵ هواپیمای کشور اجازه انجام؛ پروازهای خارجی را داشته باشند. به طور مثال هواپیماهای هما اکثراً از آمادگی لازم برای پروازهای طولانی مدت خارج از کشور برخوردار نیستند و خریدهای انجام شده نیز اکثراً هواپیماهای دست دوم قدیمی اروپایی و یا هواپیماهای کوچک برد کوتاه اروپایی را در برمی گیرند. به طور مثال خرید پنج فروند فوکر ۵۰، ۹۲ فروند فوکر ۱۰۰، ATR-۷۲ ، همگی در حقیقت تأمین کننده نیازهای داخلی آن هم به میزان محدود است. هواپیمای ایران ۱۴۰ نیز علیرغم کارآیی برای مسیرهای کوتاه داخلی قدرت انجام سفرهای خارجی را ندارد. در این بین تنها چند فروند ایرباس خریداری شده توسط ماهان توانسته است تا حدودی بحران جابه جایی مسافر در پروازهای خارجی را به عقب بیندازد. چرا که هواپیمای بوئینگ که ستون فقرات شرکت هما را تشکیل می دهند اکنون عمری بین ۲۵ تا ۳۰ سال دارد و مطابق اطلاعات رسیده بخش بزرگی از این هواپیماها در حال حاضر زمین گیر بوده و در حال انجام تعمیرات اساسی هستند. هواپیماهای MD نیز که قرار بود به میزان قابل توجهی توسط شورای اقتصاد از شرکتهای چینی خریداری شود به دلیل فرسودگی و کمبود قطعات از هم اکنون با اعتراض کارشناسان مواجه شده است. خرید ایرباس های جدید از فرانسه نیز تقریباً منتفی شده و می توانیم مطمئن باشیم که از دو کنسرسیوم بزرگ هواپیما سازی دنیا یعنی بوئینگ و ایرباس هیچ محصولی به ایران فروخته نخواهد شد. اما این امر به معنای توقف کامل در این بخش محسوب نمی شود. هنوز هم می توان از طریق خرید ایرباسهای دست دوم، ۲ تا ۵ ساله و با استفاده از هواپیماهای پیشرفته جدید روسی نیازهای کشور را برطرف کرد. اما این امر نیازمند سرعت عمل و مدیریت صحیح است. چرا که فقط دو شرکت ایران ایر و آسمان به عنوان دو شرکت بزرگ دولتی قادر به خارج ساختن ایران از این بن بست هستند. (اگر چه شرکت ماهان نیز به عنوان شرکت خصوصی به طور مجزا به دنبال توسعه پروازهای خارجی است) به این ترتیب این دو شرکت باید با خرید هواپیماهای جدید از طریق کمکهای دولتی (چرا که منابع داخلی آنها به دلیل زیان ده بودن این اجازه را به آنها نمی دهد که صدها میلیون دلار صرف خرید هواپیماهای جدید بکنند) به بازسازی اساسی ناوگان خارجی خود بپردازند. چرا که این اقدام تنها راه خروج از بحران فعلی است.

شرکتهای آلیتالیا، کویت ایر، مگناایر، فلای ایر، بریتیش ایرویز، اتریش ایر لاین، شرکت هوایی سوریه، آیروفلوت و شرکت هواپیمایی عربستان به ترتیب مقامهای پنجم تا سیزدهم را در این ماه در اختیار داشته اند.

مجلس در چهارمین روز از رسیدگی به لایحه بودجه تصویب کرد

مجوز واردات خودرو برای جبران کسری بودجه

مجلس شورای اسلامی در چهارمین روز از رسیدگی به لایحه بودجه سال ۱۳۸۴ به منظور حمایت از افزایش کیفیت خودرو و کاهش سوخت، مصرف تعرفه واردات خودرو را کاهش داد.

بر اساس مصوبه دیروز مجلس که پیش از این در کمیسیون تلفیق به تصویب رسیده بود دولت موظف شد با رعایت تعرفه حداکثر ۱۰۰ درصد برای خودرو سواری و ۲۰ درصد برای اتوبوس، مینی بوس، کامیون شرایط امکان ورود این خودروها به داخل کشور را فراهم کند.

بر این اساس مصوبه تعرفه ۲۰ درصدی اتوبوس، مینی بوس و کامیون شامل کلیه عوارض اعم از مالیات و مابه التفاوت می شود. این مصوبه که به صورت یک بند به تبصره ۷ لایحه الحاق شد با اعتراض دولت و برخی از نمایندگان مواجه شد. بر این اساس سال آینده دولت می تواند مجوز و زمینه را برای ورود ۱۳۵ هزار دستگاه خودرو فراهم کند.

دکتر حمیدرضا برادران شرکاء رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور هدف مجلس از این مصوبه را جبران کسری بودجه اعلام کرد.

سابقه لایحه دولت

دولت در لایحه خود پیشنهاد کرده بود که مبلغ ۶۳۰ میلیارد تومان از محل واردات حدود ۳۰ هزار خودرو به عنوان تعرفه و مابه التفاوت دریافت و به خزانه کل کشور واریز شود. اما کمیسیون تلفیق با افزایش میزان دریافت تعرفه تصویب کرد که دولت ۱۶۳۰ میلیارد تومان از این منبع در آمد ایجاد کند. این در حالی است که برادران شرکاء اعتقاد دارد حتی پیش بینی دولت هم از این طریق محقق نخواهد شد. به گفته وی در سال جاری نیز پیش بینی دولت برای واردات خودرو عملی نشد.

معاون رئیس جمهوری به خبرنگار پارلمانی «ایران» گفت: مجلس در این زمینه رقم هایی را پیش بینی کرده که محقق نمی شود. وی افزود: حتی در صورت تحقق این میزان در آمد، ما با آثار زیانبار آن در بخش های دیگر اقتصاد کشور مواجه خواهیم شد.

برادران شرکاء تصریح کرد: ورود ۱۳۵ هزار دستگاه خودرو به کشور با هدف دریافت ۱۰ هزار میلیارد ریال تعرفه قطعاً بر روند تولیدات داخلی و میزان اشتغال این صنعت لطمه شدیدی خواهد خورد.

رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی همچنین تأکید کرد: در عمل امکان واردات ۱۳۵ هزار خودرو به کشور وجود ندارد.

روز غم انگیزی بود

در همین حال مهندس هاشمی رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس تصویب این قانون را به عنوان واقعه ای غم انگیز برای تولیدات داخلی خواند.

وی گفت: مجلس هفتم در حالی به واردات رأی داد که تاکنون شعار حمایت از تولیدات داخلی و مخالفت با واردات از خارج را مطرح می کرد. سید هاشمی با بیان اینکه در هیچ جا اجازه نمی دهند صنعت داخلی در اثر واردات لطمه ببیند به درگیری های آمریکا با اروپا بر سر فولاد و خودرو اشاره کرد و گفت: صیانت از صنعت داخلی یک اصل است. عضو فراکسیون اقلیت مجلس گفت: ما از یک طرف بخش خصوصی را برای سرمایه گذاری در بخش صنعت خودرو دعوت می کنیم اما از طرف دیگر قانونی را تصویب می کنیم که ادامه این کار را با اختلال مواجه می کند.

وی افزود: هم اکنون حدود ۳۰ شرکت در صنعت خودرو فعالیت خود را آغاز کرده اند و قرار است از مرحله واردات C.K.D و مونتاژ تولیداتشان را به سطح استاندارد ارتقا دهند. رئیس کمیسیون صنایع و معادن افزود: نقطه ضعف دیگر این قانون یکسان نبودن تعرفه C.K.D و خودرو است. چون برای واردات اتوبوس، مینی بوس و کامیون ۲۰ درصد تعرفه پیش بینی شده که شامل مالیات و مابه التفاوت هم می شود. در حالی که برای C.K.D علاوه بر تعرفه ۲۰ درصدی اخذ مالیات و مابه التفاوت را هم تصویب کرده اند.

وی تصریح کرد: در شرایطی که قطعه سازان ما قدرتمند شده و آماده شراکت با شرکت های خارجی هستند مجلس به جای دولت برای واردات خودرو قانون تصویب می کند.

وی تأکید کرد: این اقدام مجلس در واقع برای جبران کسری بودجه مجلس است که یقیناً این مبلغ تأمین نخواهد شد بلکه تبعات منفی روانی برای صنعت خودرو در پی خواهد داشت. رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس تأکید کرد: من با قاطعیت می گویم این مصوبه عملی نخواهد شد. در چنین شرایطی صادق مهدوی مخبر کمیسیون صنایع و معادن نیز تأکید کرد: تعرفه واردات خودرو را دولت تعیین می کند و نیازی نبود که مجلس در آن دخالت کند.

وی تعیین تعرفه مشترک بین مونتاژ خودرو و واردات را عامل ضربه زدن به صنعت قطعه سازی خواند و گفت: این عمل باعث روی آوردن به واردات می شود به جای تولید یا مونتاژ خودرو. مخبر کمیسیون صنایع و معادن تصریح کرد: این مصوبه به معنای ترجیح منافع کوتاه مدت بر منافع بلندمدت ملی است و حدود ۳۰ هزار شغل در کشور با مخاطره روبرو می کند.

مهدوی نیز تأکید کرد: اصلاً امکان تحقق واردات خودرو در سطح مصوبه مجلس وجود ندارد.