

جالش ناترازی بنزین با «متانول» برطرف می‌شود؟

سید حمید حسینی ، سخنگوی اتحادیه صادرکنندگان فرآورده های نفت، گاز و پتروشیمی گفت: اکنون قیمت بنزین حداقل ۸۰۰ دلار در تن است در حالی که متانولی که صادر می‌کنیم به طور متوسط حدود ۵۰ میلیون دلار است، بنابراین هم می‌تواند باعث کاهش قیمت بنزین تولیدی برای کشور شود و هم اینکه از صادرات متانول به صورت خام جلوگیری می‌کند. سید حمید حسینی در گفت‌وگو با ایلنا، در ارزیابی تولید بنزین از متانول پتروشیمی‌ها اظهار داشت: متانول یکی از مهم‌ترین محصولات تولیدی صنعت پتروشیمی است که حدود ۱۶ میلیون تن ظرفیت‌سازی شده، حدود ۱۲ میلیون تن تولید می‌شود و از این میزان حدود ۱۰ تا ۱۱ میلیون صادر و یک میلیون تن نیز به مصرف بازار داخل می‌رسد. وی افزود: ما اکنون بعد از چین، عربستان و ترینیداد و توباگو مقام چهارم تولید متانول جهان را داریم که بنا بر این است تا ۲۰۲۸ ظرفیت تولید این محصول به ۲۷ میلیون تن برسد و در این صورت به تولیدکننده دوم جهان در حوزه تولید متانول تبدیل خواهیم شد.

◀ در دنیا با متانول چه می‌کنند؟

سخنگوی اتحادیه صادرکنندگان فرآورده های نفت، گاز و پتروشیمی گفت: متانول از طریق گاز متان پارس جنوبی و سایر میادین تولید می‌شود، گاز پروپان و بوتان را جدا می‌کنیم و گاز ترش متان به واحدهای متانول‌سازی تحویل داده می‌شود البته از زغالسنگ هم متان را استخراج از آن متانول تولید می‌کنند یعنی تولید گاز چین عمدتاً بر مبنای زغالسنگ است بنابراین تعرفه‌هایی بر متانول وارداتی ایران وضع می‌کنند که تولید متانول از زغالسنگ در کشورشان دچار مشکل نشود.

◀ بازار صادراتی ایران

وی با بیان اینکه ۹۰ درصد تولید فعلی متانول ما به بازار چین و ۱۰ درصد به بازار هند می‌رود، تصریح کرد: علت اینکه ایران سرمایه‌گذاری زیادی روی این متانول کرده این است که اولاً از اولین واحدهایی بود که در حوزه پتروشیمی راه‌اندازی شده و ما تقریباً تکنولوژی آن را داریم، همچنین سودآوری زیاد این صنعت باعث شده ه به توسعه آن گرایش وجود داشته باشد و به‌رغم برنامه‌هایی که برای توسعه صنایع پایین‌دست این محصول وجود دارد، اما سرمایه‌گذاران تمایل دارند که واحدها متانول احداث و گاز تولیدی تبدیل به متانول و در بازار داخل و صادرات بفروشند.

◀ کاربرد متانول

به گفته حسینی، وزارت نفت ادعا دارد که در این سال‌ها واحدهای متانولی ۷ میلیارد دلار سود بین سهامداران توزیع واحدهای تولیدی کرده‌اند که سود بسیار بالایی است، اما قطعیاً می‌توانیم از این فرصت و سرمایه‌گذاری که ایجاد شده به نفع‌استفاده کنیم، یعنی می‌توان از متانول به صورت ساده برای اکتان افزایشی، برای تهیه MTB و همچنین مواد تولید لاستیک استفاده کرد و باینکه در بخش‌های جاهای عنوان سوخت به مصرف می‌رسد، یعنی می‌توان به بنزین اضافه کرد.

وی ادامه داد: شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی مجوز داده تا ۵ درصد به بنزین متانول اضافه شود، بیش از ۵ درصد اضافه شود هم میزان اکتان به شدت بالا می‌رود و هم اینکه باعث می‌شود خوردنگی افزایش یافته و موتور خودرو خشک شود، البته در دیگر کشورها اقداماتی برای استفاده از متانول در سوخت انجام داده‌اند، یعنی باید فرایند جدیدی طی شود، عضو کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی تصریح کرد: در دنیا برای اضافه کردن متانول به بنزین از یک روان‌کننده و یک نوع ادتیو استفاده می‌کنند که اولاً اکتان بنزین را در حد ۹۵ درجه نگاه می‌دارد و تگرانی در مورد خوردنگی (کروز) موتور را برطرف می‌کند، همچنین گازهای خروجی از آگزوز فاقد آلایندگی می‌شود، بنابراین می‌تواند برای کشور مفید باشد، ضمن اینکه از این طریق می‌توانیم ۱۵ تا ۲۰ درصد متانول را می‌توان هم ساده به عنوان اکتان افزایش‌دهنده کرد و هم اینکه می‌تواند به زنجیره تولید رفته و تبدیل به اتانول، پروپیلن و الفین شود، اکنون پروژه‌هایی در ایران برای تبدیل متانول به اتانول شروع شده و حتماً ما می‌توانیم بر پایه متانول تولیدی، صنعت پتروشیمی را در پایین دست توسعه داد و و زنجیره سوم پتروشیمی را در کشور تکمیل کنیم.

◀ صرفه‌تانولیی شدن بنزین

حسینی خاطرنشان کرد: اگر بتوانیم با استفاده از ادتیووسایر کمک‌کننده‌ها متانول را به بنزین اضافه کنیم هم بابت صادرات این محصول گرانتری نداریم و هم اینکه مقرون به صرفه‌است، اکنون قیمت بنزین حداقل ۸۰۰ دلار در تن است در حالی که متانولی که صادر می‌کنیم به طور متوسط حدود ۵۰ میلیون دلار است، بنابراین هم می‌تواند باعث کاهش قیمت بنزین تولیدی برای کشور شود و هم اینکه از صادرات متانول به صورت خام جلوگیری می‌کند.

سده شنبه
 ۱۸ • ۰۲ • ۱۴۰۳

شنبه ۱۸ شوال ۱۴۴۵
۰۷/۰۷/۲۰۲۴

سال هفتم
شماره ۱۸۲۳

armanmeli.ir

«آرمان ملی» در گفت وگو با محمود جامساز دلایل کسری بودجه و عدم تحقق برنامه‌های اقتصادی را بررسی می‌کند؛

اقتصاد تاریخانه‌ای

تضاد منافع گروهی فساد‌های اقتصادی را لومو دهد



آرمان ملی، مدیرعامل گروه فساد‌های اقتصادی

آرمان ملی، مدیرعامل گروه فساد‌های اقتصادی

آرمان ملی، مدیرعامل گروه فساد‌های اقتصادی

آرمان ملی، عدم تحقق برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌های پیش‌بینی شده در بودجه، برنامه‌های توسعه و... در حالی صورت می‌گیرد که هزینه‌های گزافی صرف تأمین منابع انسانی و تجهیزات سخت افزاری و نرم افزاری در این زمینه می‌شود، در حالی که خروجی و عایدی آن در بخش اکثریاً با عدم تحقق برنامه‌ریزی‌ها پایان می‌یابد. گروهی از کارشناسان بر این باور هستند که: کارشناسی نشدن برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌ها از سوی افراد خبره یا کم‌توجهی نسبت به اموری که در توسعه و رشد اقتصادی مهم تلقی می‌شوند، همچنین بی‌توجهی به ظرفیت‌های بخش خصوصی و توانمندی‌های آن‌ها در حوزه‌های مختلف از جمله دلایلی به شمار می‌آیند که باعث جنین رویکردی در عرصه خرد و کلان می‌شود که در نهایت باعث بی‌انگیزه شدن آنها و خروج سرمایه‌ها از کشور می‌شود و همچنین سخت‌تر شدن وضعیت معیشت مردم را به همراه خواهد داشت. تنظیم بودجه سه‌سالانه بدون توجه به واقعیت‌ها و ظرفیت‌های موجود در کشور هر ساله به کسری بودجه و عدم تحقق برنامه‌هایی منتهی می‌شود که در بودجه به آن اشاره شده‌است و به این ترتیب این نگاه خوش‌بینانه، نه تنها باعث تشدید بی‌نظمی در حوزه‌های مختلف و استقراض از بانک مرکزی و... نمی‌شود، بلکه به بی‌اعتمادی‌فی‌مابین دولت‌ومردم و استقرار «اقتصاد تاریخانه‌ای» می‌شود. ناترازی بودجه و جالش‌های موجود در این بخش مشکلی ادامه‌دار در دولت‌های مختلف است که همواره با حوزه‌های مختلف کشور همراه بوده‌ است. به منظور بررسی این مشکل و ارائه راهکارهای مطلوب در این حوزه با محمود جامساز، تحلیلگر اقتصادی به گفت‌وگو پرداخته‌ایم که در ادامه، آن را می‌خوانید.

◀ چرا هر ساله بودجه با وجود اظهارنظر مقامات دولتی با کسری‌های کلان مواجه می‌شوند و در مسیر تحقق اهداف از پیش تعیین شده با جالش‌های بسیار مواجه می‌شویم و این امر تداعی می‌شود که حال که حدود دو ماه از آغاز سال گذشته‌است، پس می‌توان بدون برنامه‌ریزی برای بودجه هم کشور را اداره کرد، یا نیازی به اداره کشور با بودجه و برنامه‌ریزی نیست؟

در بودجه‌های سه‌سالانه که دخل و خرج یک‌ساله دولت را نشان می‌دهد علاوه بر مصارف دیوانسالاری و عمرانی، تعداد زیادی از اگان‌ها و نهادهای غیردولتی یا قرارداتی نیز صاحب‌دیدف هستند. هر ساله بر بودجه این نهادها افزوده می‌شود در حالی که هزینه کرد آنها شفاف نیست. در بخش منابع به منظور ترازوی بودجه ارقامی مشخص می‌شود که این ارقام محقق نمی‌شود زیرا ظرفیت درآمدزایی دولت از منابع پیش‌بینی شده دولت کمتر است. در بخش فرادولت، حجم مصارف بودجه‌ای طی بیش از چهار دهه گذشته به شدت افزایش یافته‌است. درپس افزایش بودجه‌هرساله این نهادها توجه منطقی ارائه نمی‌شود و اصولاً سهم بری این نهادها از بودجه، هزینه‌هایی را بر دولت تحمیل می‌کند درحالی‌که بسیاری از آنها نه تنها در تولید ناخالص داخلی سهمینبندند بلکه هزینه‌های غیرمرتبط را تولید می‌کنند، برخی از این نهادها از هر

عدم شفافیت در بودجه از یکسوو عدم انتظام در اجرای بودجه از دیگر سوی، موجب می‌شود، به‌رغم تأکید صریح اصل ۵۵ قانون اساسی بر اینکه هیچ هزینه‌ای از اعتبارات مصوب تجاوز نکرده و هر

و جهی در محل خود به مصرف برسد. ارقام بودجه جابه‌جا شود مصداق مشخص آن بودجه‌های عمرانی کشور است که بخشی از آن مصروف هزینه‌های جاری می‌شود، یا

با دست‌اندازی به منابع اختصاص یافته به حقوق و دستمزد، بخشی از حقوق و دستمزد کارکنان به تعویق می‌افتد

درحالی‌که برای افزایش حقوق کارگران و کارمندان و بازنشستگان و مستمری بگیران متناسب با تورم یا جبران خرابی‌های ناشی از سیل و رانش زمین و تخریب محیط زیست دولت با کمبود منابع روبه‌روست. تأثیر خروجی این نهادها بر اقتصاد کشور چیست؟ چه توجه اقتصادی بر افزایش بودجه‌های آنان مترتب‌است؟ مورد نظارتی بر هزینه‌کرد این نهادها وجود دارد؟ آیا این تغییرات مورد تصویب شورای نگهبان قرار می‌گیرد؟ یعنی می‌خواهم بگویم تخصیص منابع در اقتصاد دولتی سیاسی در راستای تحقق اهداف رشد اقتصادی و تأمین رفاه و ارتقای سطح زندگی مردم که بار تأمین مصارف بودجه بر دوش آنان است، صورت نمی‌گیرد، چون رانت وجود دارد پس فساد نیز وجود دارد و همین هم موجب عدم شفافیت می‌شود زیرا اگر قرار باشد که همه منابع و مصارف به شکلی شفاف اعلام شود و بازوهای نظارتی قوه مقننه به درستی به تکالیف قانونی خود عمل کنند و گردش آزاد اطلاعات در رسانه‌ها به جریان افتد رانت و فساد ممکن نمی‌شود. به خاطر دارم که زمان ریاست جمهوری آقای احمدی نژاد، در گزارش دیوان محاسبات کشور آمده بود در یک سال، دو هزار تخلف بود چه‌ای صورت گرفته‌است، اما یکی از این موارد مشخص نشد. وقتی شفافیت نباشد، مردم واقعاً نمی‌دانند که منابع آنان چگونه مصرف می‌شود. دولت از مردم مالیات می‌گیرد که کشور را اداره کند. اما مردم نمی‌دانند که مالیات‌های آنان خرج کدام مصارف می‌شود. قطعاً بخشی از این منابع مصرف تأمین مالی جلوگیری از اعتراضاتی که به‌واسطه عدم پاسخگویی دولت به مطالبات آنان شکل گرفته، می‌شود. دولت باید وکیل مردم باشد و برای منافع و مصالح ملی هزینه‌کند اما متأسفانه در کشور مادر عین برخورداری از مجموع منابع عظیم نفت و گاز و فلزات و سایر کانی‌ها که در ردیف هفتم ثروتمندترین کشورهای جهان قرار دارد. بخشی از جامعه در فقرند و کشورشان جزه تعداد انگشت‌شمار کشورهای با تورم بالا و پول ملی شان در رتبه کم ارزش‌ترین پول جهان قرار گرفته‌است. وقتی عدم شفافیت وجود دارد بروزریخت و پاش‌های غیر قابل توجه، کسری بودجه، ناترازی‌ها و نابسامانی‌ها در همه عرصه‌های اقتصادی، پیامد گریز ناپذیر آن‌ است.

◀ آمارهای دولتی در بخش‌های مختلف از رشد و بهبود وضعیت اقتصادی... حکایت می‌کند، در حالی که کارشناسان معتقدند این تغییرات به ویژه در معیشت و... قابل مشاهده نیست. چه تغییرات ساختاری لازم است تا بتوان با استفاده به‌آن به اهداف از پیش تعیین شده به منظور رشد و هدف اقتصادی مورد نظر دست یافت؟

– ساختار اقتصادی باید بر اصول و الزامات علم اقتصاد استوار شود و هدف آن هم رونق و رشد اقتصادی، افزایش درآمد ملی و ایجاد اشتغال و تأمین نیازها، آسایش، رفاه و امنیت خاطر جامعه باشد. طی چند سال گذشته هشت میلیون نفر به جمعیت فقرا اضافه شده‌ است. چراکسری که جنین ثروتمند است باید دچار فقر شود؟ نماینده کارگران در شوراییالی کار در آذر ماه سال گذشته، هزینه سه‌معیشت یک خانوار چهار نفری کارگری را که البته شامل همه نیازها نیست، ۲۰ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان در ماه اعلام کرده‌است. خوب چند درصد افراد بیش از ۳۰ میلیون تومان درآمد دارند؟ شفافیت بودجه باید در کمیسیون‌های اقتصادی مجلس بررسی شود، اما متأسفانه برخی از نمایندگان مجلس هم ذی‌نفع هستند. اگر در برخی مواقع فساد ی کشف می‌شود نیز به دلیل گرّه خوردن منافع گروهی است و نه اصل شفافیت اقتصاد. من این مجموعه بیمار اقتصادی را اقتصاد تاریخانه‌ای می‌نامم. برنامه‌هایی که دولت برای اقتصاد کشور یک درفلا هیچ یک به انجام نرسید. مثلاً می‌گویند قرار است سالی یک میلیون شغل و یک‌ی میلیون مسکن ایجاد کنند، اما چنین نمی‌شود. وقتی می‌گویند جمعیت شاغل ۲۳ میلیون و جمعیت بیکار ۲/۵ تا ۳ میلیون نفر است با جمعیت فعال ۴۰ میلیون نفری کشور همخوانی ندارد. بسیاری از شرکت‌های کوچک و بزرگ کارکنان خود را تعدیل کرده‌اند. بیش از ۹۷ درصد کارگران با قرارداد موقت استخدام شده و فاقد امنیت شغلی هستند. چه مسئولی دغدغه معیشتی کارگران را درک می‌کند وقتی قرارداد اجاره خانه کارگر یکساله و قرارداد موقت کاری او ۶ ماهه است، چه کسی آمارهای رسمی متفاوت تورم را پذیرد که حالیکه روزانه شاهد ذوب شدن قدرت خرید خود در کوره‌گرانی‌هاست. با آمارسازی و اقیعیات عوض نمی‌شوند. فعالان اقتصادی، باید به آمارهای شفاف اتکا کنند، آمارهای غیر شفاف آنان را گمراه می‌کند. آمار باید مسیر حرکت آینده فعال اقتصادی را روشن کند. اما آمارهای رسمی در مورد متغیرهای اقتصادی نمی‌توانند فعال بخش خصوصی را مطمئن کند که تا سه ماه یا چهار ماه دیگر باید چگونه فعالیت کند، آمارها علامات درستی را به بخش خصوصی نمی‌دهند تا تصمیم‌بهنه اتخاذ کنند. بخش خصوصی به شدت تعریف شده و به همین دلیل اقتصاد مانی‌توانند در جهت رشد حرکت کنند. جهت یعنی افزایش تولید ناخالص ملی. البته تولید ناخالص ملی هم الزاماتی دارد که مهم‌ترین لازمه آن شفافیت، امنیت سرمایه، سیاست از حقوق مالکیت و سرمایه‌گذاری داخلی و جذب سرمایه‌های خارجی هستند و با تکنولوژی روزآمد است. در حال حاضر نمی‌توان تصویر امیدبخشی با وجود رانت، تحریم‌های بین‌المللی و فقدان اراده برای توسعه اقتصادی، که برخی از مسئولین اترانسخته‌استثماری غرب می‌دانند، ترسیم نمود.

یک کارشناس:

امسال بازدهی بازار سرمایه بهتر از سایر بخش‌هاست

داشت که بازار سرمایه در مقابل سایر گزینه‌های پیش روی یک شخص دارای پس‌انداز، کمترین جذب پس‌اندازهای خانوار را دارد و شاید در بهترین حالت کمتر از شش تا هفت درصد پس‌اندازهای کل کشور باشد. لذا نمی‌توان گفت همه جامعه به معنای واقعی در بازار سرمایه حضور داشته و به اصطلاحی بورسی باشند. اما با این حال بازار سرمایه دماسنج اقتصاد کشور است و پیش‌بینی‌زادی از بنگاه‌های اقتصادی بزرگ در این بازار حضور دارند و بهتر است شرایط به‌گونهای رقم بخورد که حداقل، فشار تأمین مالی این‌بنگاه‌از سیستم بانکی کاسته‌شده تا بتوانند در بازار سرمایه‌گذاری مالی آن‌ها به شکلی مطلوب تر امکان پذیر شود.

◀ نیازمزد سیاست‌های تشویقی

این کارشناس بازار سرمایه ادامه داد: هرگونه سیاستهای تشویقی از جمله

آرمان ملی

اقتصاد

تلنگر

کمبود اتوبوس بین شهری چگونه درمان می‌شود؟

باتوجه به فرصت ۱۰۰ روزه سفرهای عتبات اما هنوز مشکل کمبود ناوگان جاده‌ای برطرف نشده و مشخص نیست که این مشکل چگونه در مدت زمان کوتاه باقی مانده برطرف خواهد شد. ناوگان حمل و نقل عمومی «اتوبوس» به واسطه هزینه پایین در قیاس با سایر روش‌های حمل‌ونقل عمومی، یکی از وسایل نقلیه محبوب برای سفر بین عموم مردم محسوب می‌شوند؛ البته با وجود اینکه در سال‌های اخیر یکی از دغدغه‌های مردم، خرید بلیت اتوبوس در بازه زمانی سفرهای بییک تقاضا است. مسافران اگر حداقل یک هفته قبل اقدام به خرید بلیت نکنند، امکان سفر و تهیه بلیت تقریباً محال است. هم‌اکنون در کشور با کمبود جدی ناوگان عمومی اتوبوس مواجهیم و در همین راستا احمد رضا عامری رئیس اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافربری اعلام کرد «کل ناوگان اتوبوسرانی فعال بین شهری در ایران، در حال حاضر ۶۵۰۰ اتوبوس است.» استفاده از حمل‌ونقل جاده‌ای در سال‌های گذشته یکی از مهم‌ترین گزینه‌های بار سفرهای اربعین بوده؛ البته بخشی از این سفرها با ماشین‌های شخصی انجام می‌شود اما به‌طور میانگین ۲۵ درصد از روادار حمل‌ونقل عمومی «اتوبوس» به عتبات مشرف می‌شوند؛ بر همین اساس توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای حائز اهمیت است؛ البته از سال‌های گذشته مشکلات متعددی زیادی در زمینه کمبود اتوبوس برای سفرهای اربعین و سفرهای داخلی به‌خصوص در بازه زمانی بیک تقاضا، وجود داشت. بر اساس این گزارش، باتوجه به کمبود اتوبوس در بازه زمانی اربعین، طبق تمهیدات وزارت راه و شهرسازی بنا بود تا برای تسهیل تردد روادار، سال گذشته پیش‌از فرارسیدن بازه زمانی سفرهای اربعین ۲ هزار دستگاه اتوبوس با عمر کمتر از پنج سال وارد شود.

◀ ابلاغ مصوبه واردات اتوبوس کارکرده

باتوجه به سیاست‌گذاری‌های دولت برای جبران کمبود اتوبوس کشور، در خردادماه سال گذشته محمد مخبر معاون اول رئیس جمهور، مصوبه دولت برای واردات ۲ هزار دستگاه اتوبوس بین شهری کارکرده با عمر کمتر از پنج سال را به دستگاه‌های اجرایی ابلاغ کرد. طبق مصوبه ابلاغ شده و به منظور توسعه حمل و نقل عمومی مسافر، تنظیم بازار و ارائه خدمات بهینه به زائران و مسافران اربعین حسینی، به وزارت صمت مجوز داده می‌شود با تأیید و تشخیص سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نسبت به ثبت سفارش واردات ۲ هزار دستگاه اتوبوس برون شهری با عمر کمتر از پنج سال و تأیید تأمین قطعات، وجود شبکه خدمات پس از فروش و معاینه فنی توسط وزارت صمت بر اساس استانداردها کارخانه‌سازنده در زمان ساخت خود را وارد کنند. همچنین وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) مجاز است به منظور ایجاد انگیزه و تسریع در فرایند واردات از محل منابع داخلی خود در قالب وجوه اداره شده موضوع بند (ت ماده) ۲۰ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب ۱۳۹۵) یارانه سود و تسهیلات بانکی را پرداخت کند.

سود بازرگانی هرگونه واردات اتوبوس که با تأیید وزارت کشور برای جابه‌جایی مسافران اربعین حسینی استفاده می‌شود، مشمول ۵۰ درصد تخفیف است. دستورالعمل نحوه اجرای این بند توسط وزارت کشور و با همکاری وزارت صمت تهیه و ابلاغ می‌شود.

◀ زمین‌گیر ۷ هزار دستگاه اتوبوس

داریوش امانی، رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نیز در استفاده‌ها سال گذشته، درباره وضعیت ناوگان اتوبوسرانی، گفت: از ابتدای کرونا تا به امروز، هفت هزار دستگاه اتوبوس زمین‌گیر و از ناوگان اتوبوسی کشور کم‌شده‌است. تنها وسیله نقلیه عمومی که مردم دسترسی راحتی به آن داشتند و در لحظه آماده خرید بلیت داشتند، اما هم‌اکنون بخشی از اتوبوس‌ها فرسوده شده و در مسیرهای دور نمی‌توانند سرویس دهی داشته باشند. امانی با بیان اینکه قیمت‌گذاری دستوری باعث شده بخشی از اتوبوس‌ها از سرویس خارج شوند و جای دیگری روند، گفت: ما از شش ماه گذشته نوسان زیادی را مشروع کردیم و برنامه واردات ۸۰۰ دستگاه اتوبوس و همچنین خرید ۲۰۰ دستگاه اتوبوس را از داخل داریم، اما پس از گذشت شش ماه هنوز یک ثبت سفارش را هم انجام ندادیم و هر روز با یک گرفتاری در وزارت صمت مواجه هستیم. وی درباره وضعیت واردات اتوبوس با این عنوان کرد: تاکنون ۵۰ اتوبوس به گمرک وارد شده اما هنوز ترخیص نشده؛ اگر این اتوبوس‌ها ترخیص شود، به ناوگان اتوبوسرانی کشور اضافه خواهد شد.

◀ واردات اتوبوس در محاق

همچنین براین اساس، تیرماه سال گذشته معاون سابق وزیر راه و شهرسازی از انجام اقدامات لازم برای واردات ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس ویژه ایام اربعین ۱۴۰۲ خبر داده و گفته بود: با همکاری وزارت صمت و سایر دستگاه‌ها اقدامات لازم در خصوص اجرای مصوبه بیات دولت مورخ ۰۷/۰۲/۱۴۰۲ با موضوع واردات اتوبوس بین شهری با کارکرد تا ۵ سال در حال انجام است. شهروان افرادی زاده افزود: در راستای اجرای شدن مصوبه موصوف، فرآیند جذب متقاضیان واردات ناوگان با دارا بودن کارت بازرگانی، از طریق فراخوان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در دستورکار قرار گرفت و متقاضیان واجد شرایط برای امکان ثبت سفارش ناوگان مشخص شده‌اند، در همین زمینه از محل منابع داخلی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و با همکاری با صندوق کارآفرینی امید، ۱۵ میلیارد ریال تسهیلات بانکی یا سود ۹ درصد برای هر دستگاه ناوگان وارداتی در نظر گرفته شده‌است. منابع ارزی مورد نیاز آئین نامه واردات اتوبوس، باید از سوی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران تعیین و ابلاغ شود. البته در بهمن ماه سال گذشته دادایی در معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی در نشست با اندیشی با رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، گفت: با توجه به نیاز کشور به افزایش ناوگان اتوبوسرانی، برنامه‌ریزی برای تأمین ۲ هزار دستگاه اتوبوس و افزودن به ناوگان فعال در این بخش انجام شده‌است. به گزارش مهر، کمبود ناوگان اتوبوس در اربعین سال گذشته به قدری چشم‌نواز بود که ایران برای جبران این مساله دست به دامان ناوگان جاده‌ای کشور همسایه ترکیه شد و حدود ۷۰۰ دستگاه ناوگان خارجی استیجاری برای جابه‌جایی زائران در دستور کار قرار دادند. به نظر می‌رسد ایران و متولیان واردات اتوبوس در راستای تأمین نیاز کشور تصمیمات جدی ندرند، پاسخگوی شرایط فعلی کدام نهاد است؟