

گزارش تحقیقی تندی تهیه کرد. به‌طور کلی این رویه مطالبه‌گری بسیار مناسب و قابل تحسین است؛ اما سوال اینجاست که آیا مجموعه مدیران صداوسیما نسبت به احقاق حقوق مردم در مقابل شرکت‌های خودروسازی شبه‌دولتی که تا این حد به اقتصاد کشور و سلامت مردم آسیب وارد کرده‌اند باید منفعل بوده و با چشمانی کاملاً بسته از کنار عملکرد آن‌ها عبور کند؟

❖ خودروهایی که از همان ابتدای تولید آلاینده‌اند

احمد طاهری، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست درباره استفاده از موتورهای منسوخ‌شده XU17 و t۱۱3 و موضع محیط زیست در قبال وضعیت آلایندگی این موتورها گفت: ما موتور را به صورت جداگانه تست نمی‌کنیم ولی خودرو برای تایید باید از ما مجوز بگیرد. یکسری خودروها هستند که مجوز ما را نمی‌گیرند ولی آن خودروهایی که الان مجوز می‌گیرند خودروهایی هستند که توانسته‌اند حدود مجاز استاندارد یورو ۵ را پاس کنند، وی در ادامه به آلایندگی برخی خودروهای نوساز در سال‌های ابتدایی تولید اشاره و خاطرنشان کرد: قانونگذار تا چهار سال اول پس از تولید، خودروها را از اخذ معاینه فنی معاف کرده است اما متأسفانه تعداد قابل ملاحظه‌ای از این خودروها که به دلایلی چون بهره‌مندی از تخفیف طرح ترافیک به مراکز معاینه فنی مراجعه می‌کنند از نظر آلایندگی مردود می‌شوند. در برخی خودروهای داخلی این آمار به بالای ۲۰ درصد هم می‌رسد. این موضوع باعث شد تا تست و بررسی تمام خودروهای تولید داخل قبل از پلاک‌گذاری در دستور کار قرار گیرد.

این مسئول افزود: برای این بررسی کارگروه ملی آلودگی هوا محیط زیست را موظف کرده تا تمام خودروهای تولید داخل را قبل از شماره گذاری تست کند. ما قبلاً نمونه‌برداری می‌کردیم اما با این مصوبه باید تا آخر خردادماه زیرساخت لازم برای تست یورو۵ تمام خودروها را آماده کنیم. اگر خودرویی حدود مجاز استاندارد را پاس نکند محیط زیست مجوز نمی‌دهد. طاهری درباره ادعای یکی از شرکت‌های خودروسازی مبنی بر کسب استاندارد یورو۵ موتورهای t۱۱3 و XU17 گفت: منظور از یورو۵ بررسی حدود مجاز انتشار آلایندگی در روال تست است که در یکسری آزمایشگاه مورد تأیید انجام می‌شود و ما در داخل کشور یکسری آزمایشگاه داریم که می‌توانند این تست را برای ناوگان سواری انجام دهند. وی خاطرنشان کرد: یکی دیگر از موضوعات مورد نظر سازمان حفاظت محیط زیست، بحث آلایندگی ناوگان فرسوده است که متأسفانه ۳۵ تا ۴۰ درصد انتشار آلایندگی متعلق به ۱۰ درصد ناوگان است که عمدتاً فرسوده هستند.

❖ خودرو با ارایه مرگ؟

جدا از بحث آلایندگی خودروهای داخلی، مسئله ایمنی این خودروها هم همواره به‌خصوص از نظر پلیس مورد انتقاد بوده است؛ موضوعی که ابتدای امسال توسط فرمانده کل انتظامی جمهوری اسلامی ایران مطرح شد. سردار احمدرضا رادان در این خصوص گفته بود که «واقعاً باید بپذیریم برخی از این خودروهای ما ارایه مرگ هستند.» سردار رادان در جایی دیگر گفته بود که «بحث استاندارد و ایمنی خودروهای داخلی همواره مورد توجه پلیس بوده که باید در سطح بسیار زیادی بالا برود. چند درصد مدیران خودروساز و خانواده آنها از خودروهای تولید خود استفاده می‌کنند؟ پیشنهاد من این است که مدیران شرکت‌های خودروساز و خانواده آنها هم برای مدتی از پایین‌ترین خودروهای تولید شرکت خود استفاده کنند.» وی همچنین گفته بود که «وسيله نقلیه در ۵۰ تا ۶۰ درصد در افزایش آمار فوتی‌ها مؤثر است.»

❖ مرگ بیش از ۱۹ هزار نفر در تصادفات جاده‌ای ایران

آمارهای پزشکی قانون نشان می‌دهد که ۱۹ هزار و ۴۲۵ نفر بر اثر تصادف در سال ۱۴۰۲ جان خود را از دست داده‌اند. با توجه به اینکه کیفیت وسیله نقلیه در ۵۰ تا ۶۰ درصد مرگ و میرها تأثیرگذار است؛ بنابراین می‌توان گفت که سالانه بیش از ۱۰ هزار هموطن فقط به خاطر کیفیت پایین خودروهای عمدتاً داخلی از بین رفته‌اند.

مقایسه آمار فوتی‌های تصادفات در ایران با کشورهای جمعیتی در حدود جمعیت کشور ما دارند هم وضعیت تأسفرانگیزی را نشان می‌دهد. به عنوان نمونه تلفات ناشی از تصادفات در آلمان با بیش از ۸۰ میلیون نفر، فرانسه با حدود ۷۰ میلیون نفر، ایتالیا با حدود ۶۰ میلیون نفر و ژاپن با ۱۲۴ میلیون نفر جمعیت، سالانه بین دو تا سه هزار نفر است. این تعداد را با آمار سالانه حدود ۲۰ هزار نفر فوتی در ایران مقایسه کنید. مرگ و میر ناشی از تصادف در ایران هفت تا ۱۰ برابر این کشورهاست. یکی از علل اصلی این اختلاف چشم‌گیر، کیفیت خودروهای مصرفی به‌خصوص خودروهای تولید داخلی است که همیشه مورد انتقاد بوده است.

سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراچما هم اخیراً درباره این موضوع گفته بود که «پلیس نمی‌تواند نسبت به کیفیت خودرو، ایمنی راه و رفتار ترافیکی بی‌تفاوت باشد. اما گاهی وقتی ما وارد این مباحث می‌شویم، به ما انتقاد می‌کنند که چرا پلیس در موضوعات غیربازدارنده ورود می‌کند.»

رئیس پلیس راهور فراچا با اشاره به نقش حیاتی وسایل نقلیه استاندارد در کاهش سوانح گفته بود: «خودروهای ایمن می‌توانند نقش پیشگیرانه در تصادفات ایفا کنند. اگرچه خطای انسانی همیشه یکی از عوامل اصلی سوانح بوده و هست، اما در دنیا پذیرفته شده که خودروی استاندارد، می‌تواند جان سرنشین را در لحظه بحران حفظ کند.»

سردار حسینی با گلایه از محدودیت‌های اعمال شده بر واردات خودرو، تأکید کرده بود که «این مقرررات مانع ورود

سه شنبه ۶ خرداد۱۴۰۴
سال چهارم ـ شماره ۷۹۶
www.hammihanonline.ir

مقایسه الایندگی موتورهای یورو ۱ تا یورو۵					
	یورو۱	یورو۲	یورو۳	یورو۴	یورو۵
Co گرم در کیلومتر	۱۳/۰	۵/۵	۲/۰	۱/۱۴	۱/۰۰
کربن دی اکسید (گرم بر کیلومتر)	۳/۰	۱/۰	۰/۳	۰/۱۷	۰/۱۰
NOX (گرم بر کیلومتر)	۳/۰	۰/۳	۰/۱۵	۰/۹	۰/۰۶
PM (گرم بر کیلومتر)	-	-	-	-	۰/۰۰۴۵
تست SHED	-	-	-	بله	بله
عیب یابی روی برد	-	-	-	بله (OBD۱)	بله (OBD2)
ماندگاری	-	-	-	۲۰۰۰۰کیلومتر	طول عمر

خودروهای باکیفیت به کشور شده و ارتقای ایمنی ترافیک را با چالش مواجه کرده است.»

❖ تعطیلی خودروسازها به نفع جان مردم و اقتصاد

رئیس پلیس راهور فراچا ابتدای امسال مهم‌ترین مطالبه پلیس راهور از خودروسازان را ارتقای ایمنی و استحکام بدنه خودروها عنوان و اعلام کرده بود که «ارزایی‌های میدانی نشان می‌دهند که خودروهای تولید داخلی در این زمینه دچار نواقص جدی هستند؛ به همین دلیل، پلیس راهور فراچا از خودروسازان خواسته است تا به این امر توجه ویژه‌ای داشته باشند.»

سردار حسینی پیش‌تر با انتقاد تند از دو شرکت خودروساز داخلی گفته بود: «امتیازاتی که در طول این سال‌ها به شکل انحصار و رانت داده شده نتیجه خود را به صورت حیف و میل میلیاردها سرمایه کشور، تسهیل در تصادفات، افزایش جانب‌اختگان و تحمیل هزینه‌های هگفت به کشور از هر لحاظ نشان داده است. در دنیا دیگر ماشینی که هر ۱۰۰ کیلومتر ۱۵ لیتر بنزین مصرف کند نمی‌بینید. با یک حساب دو دو تا چهارتا، اگر خودروسازان تعطیل شوند، ما با واردات خودرو و صرفه‌جویی در مصرف سوخت با واردات خودروی خار جی، حقوق تمام کارکنان آن را می‌دهیم. این برای کشور خیلی مقرون‌به‌صرفه‌تر است.»

سعید زرن‌دی مدیرعامل گروه فولاد مبارکه

در آیین انعقاد تفاهم‌نامه باوزارت علوم و معاونت علمی ریاست جمهوری تصریح کرد:

سرمایه گذاری ۳۲۰میلیارد تومانی در ۱۲۰ مرکز تحقیقات دانشگاهی مسیر روشن توسعه نوآوری صنعتی با تفاهم نامه سه جانبه همکاری گروه فولاد مبارکه، وزارت علوم و معاونت علمی ریاست جمهوری



از طریق روش‌های نوین در حوزه انرژی کاهش دهیم؛ یکی از دغدغه‌های اصلی کشور، تولید محصولات با ارزش افزوده بالاست.

وی با تأکید بر ضرورت حضور در عرصه‌های بین‌المللی تولید محصولات با ارزش افزوده بالا افزود: تقسیم‌بندی‌های بازارهای جهانی براساس تولید محصولات پیچیده‌تر است که باید مراقبت کنیم در این زمینه از تکنولوژی‌های روز دنیا فاصله نگیریم. مدیرعامل گروه فولاد مبارکه خاطرنشان کرد: فرایند اجرای قانون جهش تولید دانش‌بنیان آن‌طور که باید و شاید صورت نگرفته و اگر این قانون به درستی اجرا شود، می‌تواند محرک خوبی برای صنایع کشور باشد. وی اذعان داشت: گروه فولاد مبارکه در سال گذشته، با ۱۲۰ مرکز تحقیقات دانشگاهی به ارزش ۳۲۰ میلیارد تومان قرارداد همکاری مشترک داشته و ۱۶۰ پروژه تحقیقاتی را دنبال کرده است. زرن‌دی با بیان اینکه گروه فولاد مبارکه برای هزار و ۵۵۰ نفر از نخبگان دانشگاهی برنامه‌تور بازدید صنعتی برگزار کرده است، تصریح کرد: این مجموعه حدود ۲۵۰ میلیارد تومان در زیرساخت‌های تحقیقاتی دانشگاه‌ها و پارک‌های علم و فناوری و ۶۰۰ میلیارد تومان در شرکت‌های پارک‌های علم و فناوری سرمایه‌گذاری کرده است. گفتنی است، این تفاهم‌نامه به‌منظور خلق ارزش افزوده بیشتر با استفاده از ظرفیت‌های موجود در دانشگاه‌ها، پژوهشگاه‌ها و پارک‌های علمی و فناوری برتر کشور و در راستای اجرای سیاست‌های کلی علم و فناوری و توسعه پژوهش، نوآوری و فناوری در زنجیره فولاد کشور و به‌منظور تقویت ارتباط بین دانشگاه و صنعت، با هدف بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود در دانشگاه‌ها، پژوهشگاه‌ها و پارک‌های علمی و فناوری برتر کشور با تمرکز بر قانون جهش تولید دانش‌بنیان منعقد شد.

رویداد

ابهام در واگذاری خودروسازان

داستان واگذاری دو تولدی خودروساز ایران خودرو و سایپا تمامی ندارد. در ساعات ابتدایی روز یکشنبه، انتشار نامه‌ای در خصوص توقف واگذاری ایران خودرو و سایپا در کدال، باعث سرخ‌پوشی بازار سهام شد. مدیرعامل‌های این دو شرکت در نامه‌هایی محرمانه ارسالی از سوی دبیرخانه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا مبنی بر تهیه گزارش‌های ساماندهی صنعت خودرو مورد شد که هرگونه واگذاری و تحول سهام این شرکت‌ها تا تعیین تکلیف این طرح انجام نشود. توقف واگذاری در حالی رخ می‌دهد که این دو شرکت خودروسازی در یک قدمی خصوصی شدن قرار داشتند. این موضوع در حالی رخ می‌دهد که متقاضیان سهام سایپا تا ۲۴ اردیبهشت‌ماه مهلت داشتند تا در خواست خود را ارائه دهند. پس از پایان این بازه زمانی، اثر بود فرایند اهلیت‌سنجی متقاضیان توسط کارگروه ویژه و با نظارت سازمان خصوصی‌سازی و وزارت امور اقتصادی و دارایی آغاز شود. از سوی دیگر ایران خودرو نیز با حواشی بسیاری به کروژ واگذار شد و اکنون نوبت سایپا بود که واگذاری این دو شرکت متوقف شد. بر همین اساس، ولی‌اله جعفری، مدیر نظارت بر ناشران سازمان بورس و اوراق بهادار در همان روز موضوع را برای سهام‌داران شفاف کرد و با اشاره به مفاد اطلاعیه ۲ شرکت خودروساز، توضیح داد: «حسب اطلاع دریافتی از شرکت‌های ایران خودرو و سایپا، دبیرخانه شورای عالی هماهنگی سران قوا، در نامه‌ای بسیار محرمانه، به شرکت‌های مذکور اعلام کرده تا زمان ابلاغ مصوبات سران قوا از هرگونه واگذاری و تغییر و تحول سهام خودداری کنند.» همچنین ولی‌اله جعفری، مدیر نظارت بر ناشران سازمان بورس، طی نامه‌ای به مدیران پنج شرکت خودرویی (سایپا، ایران خودرو، گروه سرمایه‌گذاری سایپا، گروه صنعتی رنا و گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو) تأکید کرد که باید درباره وضعیت واگذاری سهام این شرکت‌ها شفاف‌سازی فوری در سامانه کدال انجام شود. این نامه به توقف سپس بازگشایی‌نماد معاملاتی شرکت‌ها به دنبال انتشار اخبار متناقض درباره واگذاری سهام دولت اشاره دارد و از این شرکت‌ها خواسته مستندات و برنامه‌های خود را برای سهام‌داران به طور شفاف بیان کنند تا ابهامات برطرف شود. در ادامه نیز سازمان خصوصی‌سازی اعلام کرد:

واگذاری سهام دولت در ایران خودرو و سایپا همچنان در دستور کار دولت قرار دارد. طبق اطلاعیه این سازمان، با حمایت دبیرخانه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا و با استناد به قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ و برنامه هفتم پیشرفت، دولت به واگذاری کامل سهام خود متعهد است و جزئیات برنامه واگذاری به‌زودی اعلام می‌شود. به فاصله کوتاه نیز مرکز رسانه قوه قضائیه هم، خبر منتشرشده درباره تصمیم شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا، در مورد توقف هرگونه واگذاری با تغییر و تحول در سهام دو شرکت خودروساز را تکذیب و اعلام کرد: «چنین موضوعی در شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا مطلقاً مطرح نشده و طبیعتاً تصویب هم نشده است.» با انتشار این اطلاعیه مشخص شد سدت کم قوای مجریه و قضائیه مخالفتی با واگذاری سهام خودروسازان ندارند. این در شرایطی بود که پیش از این اکثریت نمایندگان مجلس شورای اسلامی، به عنوان ضلع سوم قوا، بارها بر ضرورت واگذاری امور به مردم و خصوصی‌سازی صنعت تأکید کرده بودند. هم‌زمان روابط عمومی دبیرخانه‌شورایعالی هماهنگی اقتصادی سران قوا نیز در خصوص واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا، در اطلاعیه‌ای رسمی اعلام کرد: «پیرو اخبار منتشر شده در خصوص توقف واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی، بیانه (شنبه ۴ خرداد ۱۴۰۴) سازمان خصوصی‌سازی در این خصوص، مورد تأیید دبیرخانه شورایعالی هماهنگی اقتصادی سران قوا است.» پس از انتشار این نامه، «شرکت‌های سایپا، ایران خودرو، گروه سرمایه‌گذاری سایپا، سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا و گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو»، در سامانه کدال اطلاعیه‌های شفاف‌سازی جداگانه‌ای صادر و تأکید کردند: «موضوع واگذاری سهام بر اساس بند ۵ ماده ۵ قانون برنامه هفتم پیشرفت و مفاد دستورالعمل حاکمیت شرکتی ناشران ثبت شده نزد سازمان بورس اوراق بهادار باید انجام شود و پیگیری‌های لازم از مراجع ذی‌صلاح از جمله دبیرخانه شورای عالی هماهنگی سران قوا برای هماهنگی و رفع موانع واگذاری سهام صورت گرفته و هرگونه نتیجه حاصل شده به استحضار سهام‌داران می‌رسد.» در نهایت دوشنبه سیدمحمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت، بر اجرای برنامه دولت در خصوص واگذاری سهام خودروسازان تأکید کرد. وزیر صنعت، معدن و تجارت توضیح داد: اشکال خاصی در فرایندواگذاری سهام خودروسازها وجود ندارد و برنامه دولت واگذاری است. حال با وجود این شرایط بالا و پایین‌های بسیار مشخص نیست که آیا واگذاری این خودروساز به نتیجه خواهد رسید یا خیر؟