



شورای مدیریت زمین تشکیل شود

لازم است که شورای عالی مدیریت زمین تشکیل شود تا اهمیت این عناصر حیاتی برای تصمیم‌گیران مشخص‌تر شود. به گزارش ایسنا، رضا افلاطونی، رئیس سازمان امور اراضی کشور گفت: با توجه به اهمیت خاک و زمین پیشنهاد می‌کنیم که شورای عالی مدیریت زمین تشکیل شود. در حقیقت معتقدیم تصمیم‌گیری در مورد اینکه کجا شهر باشد، کجا تولید کشاورزی بیشتر و یا شهرک صنعتی ساخته شود باید در یک شورای مشخصی اتفاق بیفتد، او در نشست خبری که به مناسبت گرامیداشت دهه فجر برگزار شد با بیان اینکه اجرای تبصره ۲ ماده ۱۰ قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و هم‌هنگی دستگاه قضایی است، گفت: دستگاه قضایی کشور کمک‌حال سازمان امور اراضی در موضوع حفاظت از اراضی است. در حقیقت معتقدیم تصمیم‌گیری در مورد اینکه کجا شهر باشد، کجا تولید کشاورزی بیشتر و یا شهرک صنعتی ساخته شود، باید در یک شورای مشخصی اتفاق بیفتد.



جوهریزی ۱۷ میلیون قطعه‌ای

دی‌ماه امسال ۱۷ میلیون و ۷۰ هزار قطعه جوهریزی در مرغداری‌های گوهشتی مازندران انجام شد. به گزارش ایسنا، محمدمهدی عباس‌زاده، معاون بهبود تولیدات دامی سازمان جهاد کشاورزی مازندران در جلسه تنظیم بازار اظهار کرد: برای تامین امنیت غذایی جامعه و تنظیم بازار، دی‌ماه امسال ۱۷ میلیون و ۷۰ هزار و ۹۸۰ قطعه جوهریزی در مرغداری‌های گوهشتی و ۱۰۳ هزار و ۷۴۵ قطعه جوهریزی در مزارع مرغ مادر گوهشتی استان انجام شد. عباس‌زاده ادامه داد: دی‌ماه امسال ۶۱ میلیون و ۷۵۴ هزار و ۲۸۴ قطعه جوهره یک‌روزه گوهشتی در کارخانجات جوهره‌کشی و ۲۹ میلیون و ۸۲۲ هزار و ۱۲۱ قطعه جوهره گوهشتی در مزارع مرغ مادر گوهشتی استان تولید شد. او تصریح کرد: پیش‌بینی می‌شود با این تعداد جوهره‌ریزی، ۳۱ هزار و ۲۲۹ تن گوشت مرغ آماده طبخ در استان تولید و به بازار مصرف عرضه شود.



تامین ۵۰۰ هزار قطعه زمین روستایی برای واگذاری

طبق اعلام بنیاد مسکن انقلاب اسلامی ۵۰۰ هزار قطعه زمین برای واگذاری تامین شده است. به گزارش مهر، مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی، گفت: طی ۱۰ ماه نخست سال ۱۴۰۲ در حوزه آماده‌سازی زمین اقدامات خوبی انجام شده است. تامین یک میلیون قطعه زمین روستایی اقدامی تاریخی و بزرگ برای مردم و کشور است و استان‌ها نیز باید نسبت به اتصال متقاضیان به اراضی روستایی اهتمام داشته باشند. بذریاش با بیان اینکه در حوزه روستایی هدف گذاری شد تا سال آینده یک میلیون قطعه زمین روستایی تامین شود، افزود: طبق اعلام بنیاد مسکن انقلاب اسلامی تاکنون ۵۰۰ هزار قطعه زمین تامین شده است. مولدسازی موضوع دیگری بود که از سوی بذریاش در پروژه‌های استانی مورد تأکید قرار گرفت تا از طریق آن بتوان در تامین منابع مورد نیاز طرح‌های عمرانی کمک گرفت. در ادامه این نشست، آخرین وضعیت تامین زمین و کسری زمین بررسی شد.

ناقص‌الخلق‌سازی

بررسی میدانی هم‌میهن از افزایش مراجعه خریداران خودروهای صفر دارای نواقص به نمایندگی‌ها

عکس: میوزان



مریم رحیمی
خبرنگار اقتصادی

گران‌بی‌کیفیت؛ این تعریفی است که صاحبان خودروهای نو و صفر از آن می‌کنند. صاحبان این خودروها به ماه‌نکشیده، مجبور می‌شوند پول زیادی بابت تعویض یا تعمیر قطعات ماشین خریداری‌شده پرداخت کنند؛ آن هم درست زمانی که خودروی ایرانی چنان گران است که بسیاری افراد برای خرید یا وام‌گرفته‌اند یا زیر بار قرض‌های سنگین از دوست و آشنا و همکار رفته‌اند. پراید و دیگر نمادهای سال‌خورده خودرویی در طول یک سال، بارها افزایش قیمت می‌دهند و یک کارمند ساده برای خرید ساده‌ترین و قدیمی‌ترین خودروهای بازار مانند پراید و خودروهای شیبه به آن، حدود ۲۵۰ میلیون تومان پول می‌دهد. قیمت این خودروها در بازار در کمترین حالت از ۲۵۰ میلیون تومان آغاز می‌شود و بالاتر می‌رود. البته فردی که یک خودروی ۲۵۰ میلیون تومانی را می‌خرد، پیه هزینه‌های گزاف بعد از خرید را به تن‌مالیده است. چون خودش می‌داند این ماشین قدیمی، دیگر عمرش را کرده است.

روزنامه «هم‌میهن»، در این پرونده قصد دارد به سراغ خریدارانی که خودروی نو از کارخانه خریده‌اند، برود. آن‌هایی که خیال کردند قرار است سال‌ها از ماشین جدید خود استفاده کنند؛ اما همان اول کار فهمیده‌اند، ماشین آکبندشان نه لاستیک درست و حسابی دارد و نه باتری‌اش باتری به‌دردبخوری است. وقتی هم این قطعات اساسی با اما و اگر بسته می‌شوند و چنین کیفیت نازلی دارند، دیگر کسی انتظار کفپوش درست و حسابی و سیستم صوتی با کیفیت که اکسسوری‌ها و لوازم کمتر ضروری آن به حساب می‌آیند را ندارد. بسیاری از این خریداران، در گفتگو با هم‌میهن، اعلام کرده‌اند که ای‌کاش از همان اول به جای خرید خودروی صفر، یک ماشین امتحان پس‌داده و کارکرده می‌خریدند. عموم افرادی که با آنها به گفت‌وگو نشستیم، متقاضی خودروهایی مانند تیبا، ساینما، شاهین و دیگر خودروهای نسبتاً ارزان‌تر بودند. آنان، در سامانه یکپارچه خودرو ثبت‌نام کرده‌اند؛ در صف خودرو مانده‌اند و در نهایت در قرعه‌کشی، برنده خودرو شده‌اند. خودرویی که هنوز از کارخانه بیرون نیامده، تعمیرگاه لازم می‌شود. به همین دلیل هم هست بی‌عبارت‌ترین بی‌کیفیت، چندان به خودروهای صفر کارکرده بی‌ربط نیست. صف‌های طولانی خرید خودرو، قرعه‌کشی و انتظار طولانی، خریداران را کلافه می‌کند. ترکیب آن همه انتظار با خرابی قطعات خودرو، صدای مردم را درآورد است. حق هم دارند؛ بعد از آن همه انتظار، صاحب‌یک خودروی ناقص‌الخلق‌شده‌اند. خودروی ناقص‌الخلق‌های که نه نمایندگی و تولیدکننده‌گردش می‌گیرد؛ نه مشتری که آن همه زمان گذاشته و پول داده، می‌تواند از پس هزینه تعمیر آن بر بیاید. تازه اگر هم به دنبال رفع و رجوع کردن مشکل برود هم گاهی خانه‌اش اساس خراب است؛ زیرا بسیاری از خریداران گزارش داده‌اند که حتی وقتی به نمایندگی مراجعه کرده‌اند هم مشکل ماشین ناقص‌الخلق‌شان، حل نشده است. ما برای آنکه این گزارش، یک‌طرفه و از سوی خریداران نباشد، سراغ ایران خودرو و سازمان استاندارد هم رفتیم اما آن‌ها به‌طور کلی ماجرا را کتمان کردند و مدعی شدند اگر چنین مشکلی وجود دارد، در ابتدا باید ثابت کنیم. پرسیدیم چگونه که گفتند شماره پرونده‌ها را به ما بدهید. البته که یکی از اصول روزنامه‌نگاری، حفظ اطلاعات شخصی مصاحبه‌شونده‌هاست و ما چنین نکردیم. ما از خبر جوابگویی این نهادها گذشتیم اما اگر قرار است این چنین مورا از ماست بیرون بکشیم، کاش خودروسازان هم پاسخ می‌دادند که چرا به‌آیین‌نامه رسمی حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودشان عمل نمی‌کنند؟ مگر نه آنکه قرار است اگر نمایندگی‌ها توان تعمیر خودرو

رانداشتند، آن را با یک خودروی نو جایگزین کنند؟ یا مگر نه اینکه بر حسب حقوق مشتریان، چنانچه نقص یا عیب قطعات ایمنی خودرو در طول دوره ضمانت پس از سه بار تعمیر همچنان باقی باشد، یا خودرو بیش از سی روز به دلیل تعمیرات غیرقابل استفاده بماند، خودروساز، مکلف است حسب درخواست مصرف‌کننده خودروی معیوب را با خودروی نو تعویض یا با توافق، بهای آن را به خریدار بازگرداند؟ داستان خودرو، خودروسازی و خدمات پس از فروش این خودروها، کلافی تاب‌خورده است که هیچ‌کس نمی‌داند سر آن به کجا می‌رسد. در واقع سیاست‌گذار، با سرکوب قیمت‌ها، انحصاری کردن تولید خودرو و البته سیاسی کردن این صنعت، موجب شده که صنایع خودروسازی تبدیل به صنعتی زیان‌ده، با مشکلات زیاد شوند. از سوی دیگر، تلفی کردن کالاهای رفاهی مانند خودرو به کالای لوکس و لاکچری، وضعیتی را به وجود آورده که واردات خودرو تا همین چند وقت پیش به‌طور کلی ممنوع بود. حالا هم که آزاد شده، اما و اگرهای بسیار دارد.

رقمی کم، که زیاد است

سارا، رتی ۳۷ساله است و روزنامه کار می‌کند. او هر چه داشته و نداشته را روی هم گذاشته تا از دار دنیا یک کوپک بخرد. ماشین سفیدی که قرار بود چرخش به خوشی بچرخد به‌ماه‌نکشیده، دردمسر بالا آورده است. می‌گوید: «همان اول که ماشین صفر را تحویل گرفتم، در جعبه‌پرزنداشت. البته نمایندگی همیشه می‌گوید موارد این چنینی را رفع می‌کند ولی سارا توضیح می‌دهد که برای مراجعه به نمایندگی وقت نداشته است. می‌پرسم بعد از این همه وقت هنوز هم فرصت پیدا نکردی؟ جواب می‌دهد: «الان دیگر فرصت کافی دارم اما این قدر در این یک سال که ماشین را خریده‌ام، اذیت شده‌ام که دیگر انگیزه‌ای برای درست کردنش ندارم. «سارا یک‌جوری از ماشین‌اش حرف می‌زند انگار از کوپک کتک خورده است. با خودم فکر می‌کنم شاید اگر سری به یک نمایندگی می‌زد، راحت می‌شد. اما ادامه می‌دهد: «همین یک‌دانه‌مشکل که نبود؛ اولین تعمیرکاری که ماشین را دید گفت باتری آبی (اسیدی) یا همان باتری آب‌محور در ماشین جاگذاری کرده‌اند که کیفیت ندارد. من هم مجبور شدم که باتری ارزان قیمت و قدیمی را با باتری اتمی عوض کنم. فکر کن همان روز اول چقدر خرج روی دستم گذاشت، سارا با احرص سرش را به چپ و راست می‌گرداند و سپس نفس‌اش را بیرون می‌دهد، بعد می‌گوید: «تازه همان وقتی که می‌خواستم باد لاستیک‌ها را تنظیم کنم، به من گفتند اگر قرار است در جاده رانندگی کنم، بهتر است آن‌ها را هم عوض کنم. معلوم است که ماشین را برای جاده هم می‌خواستم اما خوب دیگه پولی برای ام‌نمانده بود که خرج لاستیک استاندارد کنم.» این‌ها همه قطعات ضروری ماشین بود که مشکل داشته است. اکسسوری‌هایی مانند کفپوش هم که به‌طور کلی وجود نداشتند. به جای کفپوش یک موقت با جلد پلاستیکی روی آن انداخته بودند که اگر به‌طور سهوی، آب یا مایعاتی در کف ماشین می‌ریخت، بومی‌گرفت و تا یک هفته، روزگار را سیاه می‌کرد. از او می‌پرسم در مجموع چقدر خرج این خدمات کرده است که پاسخ می‌شود: «حقیق یادم نیست اما خوب می‌دانم بیش از ۱۰ میلیون تومان بود. زیرا آن زمان همه‌ته‌جیبم را تکانه بودم که ماشین بخرم و برای تامین این مخارج، دردمسری زیادی کشیدم. فشار سنگینی بود که من را مجبور کرد یک ماه را دو میلیون تومان، سر کنم.» فکر می‌کنم که شاید گاهی فراموشی راهکاری باشد که آدم کمتر عذاب بکشد چون با یک گشت‌وگذار ساده در سایت‌های خرید قطعات، متوجه می‌شوم پولی که سارا خرج کرده، چیزی حدود ۲۵ میلیون تومان بوده است. رقمی نیست و رقمی هست.

شما مشکلی ندارید!

سامان، یکی دیگر از افرادی است که برای درست کردن مشکل فرمان ماشین و سیستم صوتی خودروی صفرش، به نمایندگی



رفته اما هر بار ناراضی‌تر از دفعه قبل بازگشته است. او می‌گوید: «نمایندگی تقریباً هیچ کاری نمی‌کند، فرمان ماشین من در چند دقیقه اول روشن کردن آن، سفت می‌شد. این اتفاق با شروع فصل سرما، آغاز شد. من همان اول کار به نمایندگی رفتم و آنان گفتند که پمپ ماشین، نشتی دارد. همان جا، حدود ۴۰۰ هزار تومان پول دادم و آن را عوض کردم؛ اما درست نشد که نشد.» او می‌گوید وقتی خودرو را تحویل گرفته‌است، دوباره آتش همان و کاسه هم همان. بدتر از همه هم آن که نمایندگی مشکل او را تقلیل داده است. همین هم بیش از همه او را آزار می‌دهد. هر بار که با شکایت مشکل فرمان به نمایندگی مراجعه کرده، جواب شنیده چیزی نیست. دو دقیقه بعد از استارت، حل می‌شود. این بدترین واکنشی است که می‌توان به مشکل یک مشتری ناراضی نشان داد. خانه سامان در غرب تهران است اما او مجبور بوده چند روز در هفته تا شرق شهر برود تا پیگیر وضعیت ماشین باشد. چند روز تمام ماشین دستش نبوده و برای سرکار رفتن به زحمت افتاده است. خرج ماشین و مشکلاتش یک طرف، خرج اسنپ و هزینه رفت و آمد هم یک طرف دیگر، او حتی با یادآوری مکالماتش با نمایندگی، عصبانی می‌شود. حق هم دارد. مشککش که حل نشده هیچ، تازه به او گفته‌اند مسئله ماشینش، عیب محسوب نمی‌شود. او نفس عمیقی می‌کشد و بدون اینکه به من نگاه کند، ادامه می‌دهد: «اول گفتند که باید جعبه فرمان را عوض کنم؛ اما این طور که فهمیدم نمایندگی هم جعبه فرمان خوب ندارد. از شانس بدم، بعد از اینکه جعبه را عوض کردم، دوباره یکی خراب گیرم آمد. تازه برای دریافت برخی از قطعات باید در نوبت بمانی. چند ماه در نوبت ماندم و ۱۱ میلیون تومان هم پول دادم اما ماشین بنای درست شدن نداشت. یک بار دیگر به نمایندگی رفتم اما کسی پاسخ درستی به من نداد. گفتند باید به نمایندگی مرکزی مراجعه کنم. آخر هم از این طرف و آن طرف شنیدم که خودروسازها جعبه فرمان خوب ندارند و شانس، دوتا جعبه فرمان مشکل‌دار به تور من خورده است. تازه نمایندگی هم می‌گفت چون فرمان بعد از استارت درست می‌شود، مشکلی نیست. اما چه کسی می‌تواند تضمین دهد که این فرمان خراب در اتوبان یا پیچ جاده، کار دستم ندهد؟» سامان می‌گوید که در مجموع، حدود ۱۷ میلیون تومان خرج ماشینی کرده که هنوز جرأت ندارد با آن در اتوبان رانندگی کند، تازه، کلیدهای روی فرمان ماشین که به سیستم صوتی متصل بوده هم هنوز خراب است.

آخر کار، زمانی که نمایندگی بالاخره و بعد از چند ماه پذیرفته که فرمان ماشین خراب است گفته که برای تعویض دوباره جعبه فرمان باید مجوز بگیرند. یعنی اینکه نمایندگی، ابتدا باید مجوز بگیرد و بعد از آن، اجازه تعویض قطعه دارد. بوروکراسی عجیبی که روند طولانی تعمیر ماشین و به‌زحمت افتادن او را طولانی‌تر و فرساینده‌تر کرده است.

اکسسوری که باعث فروش خودرو شد

عرفان، ۲۵ ساله است؛ تازه ازدواج کرده و به‌های ماشین نو و بدون دردمس، برای یک پتو پارس ثبت‌نام می‌کند. مانند بسیاری دیگر از مردم، عرفان هم تصور می‌کرده که اگر ماشین نو بخرد، دیگر قرار نیست زمان زیادی را صرف تعمیر آن کند. مثل آقاها می‌رود و می‌آید. تازه با خیال راحت به همراه همسرش به دل جاده می‌زنند. همه چیز روی کاغذ درست بود تا اینکه اتفاقی عجیب افتاد. عرفان تعریف می‌کند: «روز اول همه چیز خوب بود تا اینکه ضبط را روشن کردم. «اینطور که ما او را می‌گوید انگار با ذوق سوار ماشین شده است و بعد که می‌خواست یک موسیقی هم برای خودش بخشد کند، ضبط ماشین یک دقیقه بوق متدزده و بعد ریست شده است. او ادامه می‌دهد: «ضبط یکی از اجزای ماشین است که قرار بود سالم باشد اما وقتی سعی کردم آن را درست کنم، فهمیدم این ضبط، ضبط‌شدنی نیست و باید آن را عوض کنم. هزینه‌های تعویض، آن قدر بالا بود که ترجیح دادم آن را تحمل کنم.» البته همزیستی