رئیس هیئت مدیره فدراسیون صنایع غذایی کشور :کرایه و هزینه های حمل و نقل کمر تولید را شکسته است / اجازه واردات ماشین های سنگین دسته دوم مدل بالا وعدم اخذ تعرفه گمرکی انقلاب بزرگی در کاهش هزینه ها ایجاد می کند



مهندس امیررضا ثابت پی در گفتگو با پایگاه خبری صنعت غذا و کشاورزی (اگروفودنیوز) گفت :کنترل و کاهش قیمت بسیاری از محصولات غذایی در گرو کاهش هزینه های حمل و نقل است و این کار با صدور مجوز واردات ماشین های سنگین با سه تا پنج سال کارکرد با تعرفه گمرکی صفر شدنی است.

به طور کلی هر چقدر توان یک کشور در حوزه حمل و نقل بیشتر باشد، شاهد عملکرد بهتر مجموعه اقتصادی آن خواهیم بود. بنابراین رسیدن به دروازه های توسعه یافتگی بدون در نظر گرفتن نقش با اهمیت حمل

و نقل امکانپذیر نمی شود.

یکی از حوزه های اثرگذاری حمل و نقل در ساختار تولید، سهم هزینه های آن در بهای تمام شده تولیدات است. در نتیجه بازسازی و افزایش شبکه های جدید ارتباطی و نوسازی ناوگان جزو امور بسیار مهمی است که هر دولتی نسبت به آن اهتمام ویژه ای دارد.

در مورد ایران باید گفت یکی از عوامل غیر رقابتی شدن محصولات ایرانی در بازارهای هدف مساله گران بودن آنها نسبت به کالاهای مشابه تولید سایر کشورهاست. بخشی از این مشکل معطوف به سیستم ضعیف حمل و نقل کشور است. حال سوال اینجاست که اتخاذ چه رویکردی می تواند این مشکل را برطرف سازد؟ و چه زیرساخت هایی برای حل این معضل لازم است؟

برپایه اظهارات مقام های رسمی در ۲ سال گذشته، بیش از ۳۰ تا ۳۵ درصد قیمت تمام شده یک کالای خام مربوط به هزینه‌های حمل و نقل آن بوده است. این مساله در مورد کالاهای صادراتی به حدود ۲۵ درصد افزون می شود. در حالی که در کشورهای صنعتی این سهم حداکثر ۱۸ درصد است.

در این خصوص **مهندس امیررضا ثابت پی** رئیس هیئت مدیره فدراسیون تشکلهای بخش صنایع غذایی و کشاورزی در گفتگو با **اگروفودنیوز** گفت : متاسفانه قیمت بالای هزینه های حمل و نقل در کشور به جایی رسیده که گاها شاهد آن هستیم که هزینه ی حمل و نقل برخی محصولات کشاورزی از هزینه ی خود آن کالا بیشتر می شود و این باعث گرانی محصولات بخش کشاورزی شده است.

ثابت پی افزود:بعنوان مثال محصولات کشاورزی در جنوب کشور(جهرم) محصولاتی مثل انواع مرکبات، گوجه ،بادمجان و… را بخواهیم به شمالشرق کشور برسانیم، هزینه حمل از قیمت خود محصول بیشتر می شود.

این **فعال صنایع غذایی** علت افزایش حمل و نقل و تاثیر آن بر قیمت محصول نهایی را گران شدن خود خودرو دانست و گفت : بعنوان مثال وقتی یک خودروی ایسوزو که قیمتش صد میلیون تومان بوده، امروز یک میلیارد و دویست و سیصد تومان است و یا ماشین ولو و اسکانیا هشتصد میلیون بوده الان پنج میلیار و شش میلیارد می باشد طبیعی است که باعث گرانی لوازم یدکی و درنهایت خدمات و هزینه های حمل و نقل شود . برای همین یک ماشین صد میلیونی قبلا با دویست و پنجاه

هزار تومان کرایه باربری می کرد ولی الان که ماشینش یک میلیاردی است ، دو میلیون می گیرد .

مدیرعامل گروه صنایع غذایی نامی نو افزود: یا بعنوان مثال یک نیسان وانت که در گذشته نه چندان دور قیمتی معادل سی میلیون تومان داشت، ماهیانه پنج میلیون برای صاحبش درآمدزایی داشت ولی اکنون همین ماشین با قیمت نزدیک سیصد میلیون، تنها پنج میلیون تومان بهره بانکی آن است و صرفه نیست که با این هزینه ها و قیمت ها حمل و نقل را انجام دهند . نتیجه این افزایش قیمت ها در نهایت باعث فشار بیشتر بر قشر آسیب پذیر جامعه می شود.

امیررضا ثابت پی برای حل این معضل و کاهش هزینه های حمل و نقل و در نهایت کاهش قیمت سایر کالاها از جمله محصولات کشاورزی ، باغی و صنایع غذایی گفت : پیشنهاد می کنم دولت اولا واردات ماشین های سنگین را آزاد کند و ثانیا تعرفه واردات ماشین های سنگین دسته دوم نه چندان قدیمی مثلا ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸ را صفر کند. چرا که این ماشین ها علاوه براینکه نسبت به ماشین های سنگین چینی از کیفیت بهتری برخوردارند با قیمتهای به مراتب پایین تر و حتی یک چهارم و یک پنجم قیمت در اروپاست از کارایی خوبی برخوردارند و چون چهار پنج سالی هم از تولیدشان گذشته قیمتهایشان به شدت پایین تر از ماشین های صفر کیلومتراست و باعث می شود قیمت ماشین های سنگین باربری در کشور نیز پایین بیاید و همین شکستن انحصار باعث کاهش سایر خدمات از جمله کاهش قیمت محصولات نهایی کشاورزی و صنایع غذایی کشور می شود .

مدیرعامل گروه **صنایع غذایی نامی نو** در ادامه گفت : با این راهکار کرایه از ده میلیون با یک میلیون تومان می رسد و ماشین های گران و با کیفیت پایین با بیست سال کارکرد هم از رده خارج می شوند و مثلا یک بنز ۱۰ تن با قیمت ۲میلیارد که بیست سال هم کارکرده در مقایسه با ماشینی که سه سال کارکرده است و قیمتش هم نصف آن است به مرور کنار گذاشته می شود.اینطور هم کیفیت رانندگی بهتر می شود، هم جاده ها ایمن می شود و درنهایت یک سری ماشین ارزان دسته دوم مدل بالا با شرط اینکه زیر ۱۰۰ هزار کیلومتر کارکرده باشد و بین سه تا پنج سال از تولیدش گذشته باشد وارد کرده ایم.

این کارآفرین **صنایع غذایی** کشور افزود : اگر ۵۰ هزار دستگاه از این ماشین ها وارد کشور شود و گمرکی هم به آنها تعلق نگیرد، قیمت ترانزیت کشور با یک ترفند معمولی نصف می شود و با شکستن قیمت حمل

و نقل ، گشایش تولید هم صورت می گیرد. ثابت پی در پایان گفت :بعنوان مثال الان سیب زمینی در منطقه ارومیه و اردبیل به دلیل حمل و نقل نمی توانیم بخریم. چرا که قیمت حمل و نقل آن از خود کالا بیشتر است . به نظرم با آوردن ماشین های اسکانیا،ولو و بنز با کیفیت که هزار بار از ماشین های صفر کیلومتر چینی بهتر هست و قیمتش یک چهارم آن است تحول در صنعت حمل و نقل شکل می گیرد و کمک زیادی به رونق و جهش تولید خواهد شد