

«مرتضی مصطفوی» در واکنش به اظهارات همتی و تخصیص یک میلیارد دلار از ز به این حوزه:

گره کور فساد در لایه‌های صنعت خودرو با واردات باز نمی‌شود

هوشمند در صنعت و بازار خودرو نداریم، تصریح کرد که به همین دلیل هر کس حرف خودرو می‌زند و می‌بینیم که آقای وزیر هنوز مهر و زار تنش خشک نشده ناگهان به صنعت خودرو ورود می‌کند که این اظهارات، رفتاری شتابزده و پوپولیستی است.

این تحلیلگر خاطر نشان کرد: با این رفتارها گره‌های واردات خودرو باز نمی‌شود؛ شاید در کوتاه‌مدت تاثیرگذار باشد اما در روند آتی به‌مشکل خواهیم خورد.

متولی واحد برای صنعت خودرو و تعرف کنیم
مصطفوی درباره رهکارهای باز شدن گره واردات و صنعت خودرو، عنوان کرد که قبیل از اظهار نظر درباره تخصیص ارز واردات با غیره، باید یک پد برنامه او یادآور شد: در چین از دهه ۷۰ میلادی که در صنعت خودرو ورود کرد، خودرو را یکی از ۷ محور توسعه خود قرار داد و بر اساس توسعه صنعت خودرو، تمام سیاست‌های پسین و پیشین خود را یکپارچه کرد و به‌صورتی که همه باید در راستای ذی‌نفع بودن خودرو فعالیت می‌کردند و خب از این روند نتیجه گرفت.

این کارشناس بازار خودرو و ادامه‌داد: پیش‌زمینه این کار اینست که یک حکمران واحد داشته باشیم؛ یعنی یک نهادی مانند ستاد مبارزه با کرونا برای خود و هر چه باشد که هر چه این ستاد گفت، از شخص اول مملکت تا پایین همه گوش کنند. اما اکنون در صنعت خودرو چنین چیزی نداریم. سران سه قوه مجری، به مقننه و قضاییه برای مثال باید متولی صنعت خودرو را تعیین و وزارت صمت معرفی کنند و به رسمیت بشناسند تا تمام دستگاه‌ها خود را با سیاست‌های وزارت صمت هماهنگ کنند و اگر کسی هم هماهنگ نشد، جرم تلقی و برخورد شود.

مصطفوی تاکید کرد که وزارت صمت باید نظر واحد بدهد و از همه کار بکشد. برای مثال وزارت صمت باید به سازمان‌های دیگر نظیر شورای رقابت، سازمان استاندارد، و... بگوید چه کار کنند.

با صرف واردات، وضعیت اصلاح نمی‌شود

این تحلیلگر صنعت خودرو با اظهار اینکه به‌عاز مشخص شدن متولی واحد صنعت خودرو باید یک سیاست‌گذاری مشخص در صنعت خودرو انجام شود، بیان کرد: اکنون یک فساد شدید در لایه‌های صنعت خودرو داریم، در انتخاب مدیران عامل و قرار دها، در روابط بین قطعه‌ساز و خودروساز، در شرکت‌های زیان‌ده زیر مجموعه، در تامین مواد، در تامین قطعه و در بخش‌های مختلف فساد عمیق داریم. اول باید تکلیف این فساد را مشخص کنیم. به گفته مصطفوی، بازار خودرو کامل دلاری و بدون صاحب است و دولت اصلاح‌انظرات ندارد. در بازار خودرو سوداگران حرف اول را



رامین موق

و گره‌گشایی از واردات گفت: بازار خودرو بازار بسیار حساسی است و نمی‌شود که با انتشار توثیت و کارهای رسانه‌ای ادعای حل مشکل واردات را داشت؛ در دای بازار باید اوضاع ارزی در نظر گرفته شود آن هم با توجه به شرایط خاصی که کشور در آن قرار داده؛ اگر تکانه ارزی در کشور اتفاق بیافتد این تکانه به تورم ارزی و ادامه به انتظارات تورمی می‌انجامد و سیاستی که بانک مرکزی در یک سال و نیم گذشته پیش گرفته و در پی آن در تثبیت نرخ ارز موفقیت نسبی حاصل و نقدینگی را کنترل کرده هدر می‌رود. ضرر این مدرق رفت، مردم متحمل می‌شوند و همه اینها به این دلیل اتفاق می‌افتد که ما بتوانیم با یک میلیارد دلار چند دستگاه خودرو وارد کنیم.

او همچنین تاکید کرد: اگر دولت می‌خواهد در صنعت خودرو اثرگذار باشد راهش تخصیص ارز برای واردات نیست و حرف مادر مجلس به آقایان وزرای اقتصاد و صمت و رئیس کل بانک مرکزی به عنوان مثلث تصمیم‌گیر حوزه اقتصادی این است که شما اگر می‌خواهید بازار خودرو را اصلاح کنید و مردم را راضی

مرتضی مصطفی در گفت‌وگو با

«توسعه ایرانی»؛ یک حکمرانی واحد

و هوشمند در صنعت و بازار خودرو

نداریم و به همین دلیل هر کس حرف

خود را می‌زند و می‌بینیم که آقای وزیر

هنوز مهر و زار تنش خشک نشده ناگهان

به صنعت خودرو ورود می‌کند و از باز

شدن گره آن سخن می‌گوید حال آنکه

اگر قرار بود قیمت با واردات خودرو

اصلاح شود، قبل از اینکه دلار با بین

بیاید مگر واردات خودرو و نداشتیم؟

در حالی که دولت سیزدهم مدعی افزایش واردات

خودرو بود و به‌زم خود بازار خودرو را از رویه این رو به‌آر نو کرد؛ اکثر کارشناسان معتقدند واردات خودرو در دولت سیزدهم صرفاً جنبه نمایی و خبررمانی داشت و وارداتی صورت نگرفت. فعالان صنعت خودرو، غالباً عدم تخصیص ارز را مشکل اصلی واردات خودرو می‌دانند. در همین حال رئیس بانک مرکزی خبر از اختصاص ۱ میلیارد دلار ارز به صنعت خودرو داد و وزیر اقتصاد هم مدعی شد که گره کور واردات خودرو باز شده است.

در راستای این اظهارات، وزیر صمت نیز سه‌شنبه، ۲۷ شهریور، در جمع خبرنگاران بر تأمین نهاده‌های مورد نیاز تولید در صنایع به‌ویژه صنعت خودرو تأکید و منبع ارز واردات خودرو را از داد عنوان کرد.

اما با شدن گره واردات خودرو و تنها بخش قابل توجه توثیت همتی نبود. همتی همچنین تاکید کرده بود که اجازه انحصار به هیچ صنعتی را نمی‌دهد چرا که منافع مردم در گرو رقابت است. اما آیا صرف تخصص از گره واردات خودرو را می‌کند و آیا واردات به خودی خود انحصار بازار خودرو را بین می‌برد؟

با یک توثیت مشکلات حل نمی‌شود

این اظهارات وزیر اقتصاد واکنش‌های زیادی به همراه داشت. یکی از نمایندگان مجلس تصریح کرد: اگر دولت می‌خواهد در صنعت خودرو گام اثرگذار باشد راه آن تخصیص ارز به واردات نیست و مادر مجلس مخالف تخصیص یک میلیارد دلار ارز به واردات خودرو هستیم و این رهکار را سیاستی مسکن می‌دانیم. نه راه‌حلی برای مشکلات صنعت خودروی کشور.

مصطفی پوردهقان در گفت‌وگو با ایلنا، در واکنش به خبر اختصاص یک میلیارد دلار ارز به واردات خودرو

گفت و گو

کارشناس حوزه ریلی خواستار شد:

جذب بخش خصوصی برای رفع عقب‌ماندگی صنعت ریلی

یک کارشناس حوزه ریلی ریشه مشکلات صنعت ریلی و اقتصاد آن عنوان کرد و گفت: برای رفع عقب‌ماندگی‌های این حوزه باید شرکت‌های بخش خصوصی واقعی را بیشتر جذب این بخش کرد.

سعید قصابیان در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان اینکه حمل‌ونقل ریلی پاسخگوی جایگاهی مسافر و بار نیست، اظهار کرد: حمل‌ونقل ریلی از لحاظ کیفیت و تعداد صندلی از تقاضا عقب است. یعنی کیفیت پایین است و تعداد صندلی کم است. زیرا کسب‌وکار حمل‌ونقلی ریلی مسافری برای شرکت حاضر قه اقتصادی ندارد و وقتی صرفه نداشته باشد و یا حتی در ضرر باشد نمی‌توان انتظار کیفیت بالا و صندلی بیشتر از آن داشت.

او با تاکید بر اینکه ریشه مشکلات ریلی به اقتصاد حمل‌ونقل ریلی بازمی‌گردد و تا مساله اقتصاد ریلی مرتفع نشود وضعیت همین است، افزود: بنابراین چون نمی‌توانیم پاسخگوی همه نیازها باشیم نباید مردم را مقصر شلوغی و ترافیک جاده‌ها و تصادفات بدانیم چون مردم راحت‌ترین و به‌صرفه‌ترین راه را برای اسفر انتخاب می‌کنند و طبیعتاً وقتی بلیت قطار پیداکنند یا برای آنها به‌صرفه نباشد از خودروی شخصی برای سفر استفاده می‌کنند. این کارشناس حوزه ریلی در خصوص چگونگی ضرر و زیان در این حوزه عنوان کرد: البته حمل‌ونقل ریلی در همه‌جای دنیا حاشیه‌سود کمی دارد و بعضاً با کمک دولت‌ها اداره می‌شود اما ریشه اصلی مشکلات حمل‌ونقل ریلی این است که مزایای آن به‌صورت ریل با این صنعت باز نمی‌گردد. یعنی این صنعت مزایایی را به جامعه می‌دهد که بازگشت ریلی ندارد.

گزارش

همزمان با انگشت اتهام به سوی مصرف‌کنندگان:

بحران ناترازی به گازوئیل هم رسید

بحران ناترازی انرژی به گازوئیل هم رسید. نکته در خور توجه اینجاست که بار دیگر مسئولان در مواجهه با ناترازی‌ها، انگشت اتهام را به سمت مصرف‌کنندگان گرفته‌اند.

به گزارش تجارت‌نیوز، موضوع اختصاص سهمیه گازوئیل و ادعای مصرف بالای آن چند سال است که در کانون توجه قرار گرفته است. در همین زمینه خبری مبنی بر توقف تخصیص سوخت بدون ارائه بارنامه منتشر شده است.

کرامت ویس کر می، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، در همین زمینه اعلام کرد: بر اساس مصوبه سال ۱۳۹۳ هیات وزیران، مقدار سهمیه گازوئیل ناوگان دیزلی بر اساس عملکردی که سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای در حوزه برون‌شهری و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های وزارت کشور در حوزه درون‌شهری با توجه به اسناد حمل و صورت‌وضعیت، بارنامه و باربرگ‌ها تعیین می‌کنند، محاسبه و تخصیص داده می‌شود. متولی اجرای سامانه سپهتن (سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان دیزلی برون‌شهری) سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است که تاکنون این پروژه را اجرایی نکرده است.

در همین زمینه از ابتدای مهرماه قرار است طرحی آزمایشی برای ناوگان باری بالای ۵۰تن اجرا شود که طی آن علاوه بر اینکه بدون بارنامه سوختی تخصیص پیدا نمی‌کند، مبدأ و مقصد ناوگان با استفاده از بارنامه و صورت وضعیت مسافری نیز قابل مشاهده است و ناوگان با استفاده از این طرح می‌تواند از جایگاه‌هایی که در مسیر حرکت خود وجود دارد، سوخت‌گیری کند.

خبر اقتصادی

مصباحی مقدم:

FATF در مجمع تشخیص مصلحت متوقف است



عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام با بیان اینکه FATF در مجمع متوقف است، گفت: از ۴۱ توصیه FATF تنها دو توصیه CFT و پارامو به اجرا نرسیده که منطبق این بود میان دو خود منشا تحریم داخلی هستند. به گزارش ایلنا، غلامرضا مصباحی مقدم درباره آخرین وضعیت بررسی پیوستن ایران به FATF در مجمع و اینکه آیا دولت می‌تواند در این باره تصمیم بگیرد اظهار داشت: آقای رئیس‌جمهور در نشست خبری به این موضوع اشاره کرد و قرار شد با مجمع تشخیص مصلحت نامه‌گذاری انجام دهند تا بحث FATF دوباره مطرح شود. او تاکید کرد: آقای پزشکیان خودشان عضو مجمع تشخیص مصلحت هستند و در جلسات حضور پیدا می‌کنند، از FATF دفاع خواهد کرد و مجمع هم آن را تصویب می‌کند.

■ ■ ■

وحدود ۲ هزار شاکی تنها در یک پرونده مربوط به رمزارز:

میلیون‌ها دلار از اموال مردم بر باد رفت

بازرس دادسرای جرایم رایانه‌ای گفت: در یکی از پرونده‌های مربوط به رمزارز با حدود ۲ هزار شاکی مواجه هستیم و چندین میلیون دلار از اموال مردم بر باد رفته است.

به گزارش میزان، محمدبیگی حبیب‌آبادی، کریپتولند، کینگ‌مانی، این سوریل، آمیتیس، یونیک‌فایننس و... را نمونه‌هایی از پرونده‌های اخیر نامید. او گفت: شکایت این پرونده‌ها معمولاً در سراسر کشور باز آکنده هستند و برای رسیدگی به پرونده خود باید زحمات زیادی تحمل شوند که عمدتاً نتیجه‌چاهی نیز ختم می‌شود. این مقام قضایی، فضای مجازی و انواع و اقسام تبلیغات سرمایه‌گذاری در حوزه رمزارزها را بستری و سوسانگیزی دانست که قربانیان بدون توجه به منشا پرداخت سودها اقدام به سرمایه‌گذاری می‌کنند و در نهایت نیز رمزارزها در این بازارهای ناآمن و تجارت‌سیاه، امکان رهگیری ندارند.

■ ■ ■

معاون وزیر نفت:

ناترازی دیگر مطرح نیست،

کمبود گاز داریم!

معاون وزیر نفت در امور گاز با اشاره به حجم تولید و مصرف گاز در کشور، اعلام کرد: دیگر ناترازی مطرح نیست و اکنون کمبود گاز داریم. به گزارش ایلنا، سعید توکلی در مراسم تکمیل چرخه تولید لوله در صنعت گاز، تاکید کرد که بحث کاهش مصرف گاز هم تنها به‌صرف کنندگان بر نمی‌گردد و مانیز باید در حوزه توسعه و سرمایه‌گذاری اقدام کنیم.

■ ■ ■

رئیس اتاق بازرگانی تهران:

شرکت‌های دارویی در قطعی برق

مستثنی نبودند



رئیس اتاق بازرگانی تهران با اشاره به اینکه تأمین نقدینگی همچنان بزرگ‌ترین مشکل صنعت دارو است، مستثنی شدن واحدهای تولید دارو از برنامه‌های مدیریت برق

در تابستان را رد کرد. به گزارش ایلنا، محمود نجفی عرب با اشاره به اینکه واضح است که وقتی برق شهر ک‌های صنعتی را قطع می‌کنند برق واحدهای دارویی هم قطع می‌شود. تصریح کرد بخش دارو و واقعاً حل خوبی ندارد و مانگران کمبود دارو در فصل پیش رو به‌ویژه کمبود آمپول بیوتیک‌های تزریقی هستیم. بر تقاضای بیمارستان‌ها برای این داروها در فصل سرما به دلیل ابتلا به امراض عفونی افزایش پیدای می‌کند.

■ ■ ■

نایب رئیس اتحادیه املاک:

وضعیت بازار مسکن

زنگ خطر برای مستأجران است



نایب‌رئیس اتحادیه املاک عنوان کرد: قیمت مسکن در بازه زمانی یک‌ساله، ۱۷ درصد افزایش یافته است. وضعیت فعلی این بازار یک زنگ خطر جدی برای مستأجران به‌شمار

می‌رود زیرا قدرت خرید آنها کاهش یافته است. به گزارش خبرگزاری مهر، داوود بیگی نژاد با اشاره به اینکه هم‌اکنون بازار مسکن بر خلاف رسم‌های دهه‌های اخیر خود حرکت می‌کند، گفت: با توجه به اینکه در فصل جابه‌جایی مستأجران قرار داریم باید رشد آمار معاملات در بازار مسکن چشمگیر بود، در حالی که این بازار در در کساد بود. هم‌راه با تورم دست و پنجه نرم می‌کند.

■ ■ ■

سازمان امور مالیاتی خبر داد:

کشف ۲۰ هزار میلیارد تومان فرار مالیاتی

طبق اعلام سازمان مالیاتی، با کشف ۲۰ هزار میلیارد تومان فرار مالیاتی، بر که مطالبه برای این‌صاحب شد. به گزارش ایلنا، داوود خداینده، رئیس روابط عمومی سازمان امور مالیاتی، در صفحه فضای مجازی خود نوشت: «از ابتدای سال جاری، در راستای عدالت مالیاتی تعداد ۱۷۲۵ بر که مطالبه مالیات از محل کشف فرار مالیاتی صادر شده است. میزان مالیات مطالبه شده در آنها حدود ۲۰ همت اصل مالیات و ۹ همت جرایم متعلقه آنها بوده است.»

■ ■ ■

بانک مرکزی:

رشد اقتصادی بهار ۱۴۰۳

به ۴.۲ درصد رسید



عملکرد تولید ناخالص داخلی کشور در سه ماهه اول سال ۱۴۰۳ «با احتساب نفت» و «بدون احتساب نفت» به‌قیمت‌های پایه سال ۱۳۹۵ به ترتیب به ۳۹۰۵.۱ و ۳۴۸۰.۵ هزار میلیارد ریال رسید که نسبت به دوره مشابه سال قبل از آن به ترتیب با افزایش ۳.۲ و ۲.۵ درصدی همراه بوده. به گزارش تسنیم، طبق گزارش بانک مرکزی در ششمین حقه شش‌گروه‌های «کشور و معادن»، «کشاورزی، جنگلداری و ماهیگیری» و «خدمات» نسبت به دوره مشابه سال قبل از آن به ترتیب معادل ۹.۵، ۳.۶، ۳.۱، ۱.۹ درصد است.

کارشناس صنعت خودرو: تازمانی که خودروسازی ما از مشکلات فساد و غیر شفاف بودن و لابی‌بازی خلاص نشود، هر گونه اعطای ارز برای واردات و حتی برای تولید خودرو، ایجاد رانت می‌کند و هیچ اتفاق خاصی در بلندمدت نمی‌افتد و صنعت هم توسعه پیدا نمی‌کند

میزنند و ۷۰ درصد تقاضای بازار، تقاضای سفته‌بازی است و وزارت اقتصاد و سازمان مالیاتی، نظارتی بر پول‌های سرگردان بازار خودرو و دیگر بازارهای غیرمولد دیگر ندارند. او تصریح کرد: تازمانی که تکلیف این فساد مشخص نشود و تازمانی که خصوصی‌سازی صنعت خودرو، که اکنون شبه دولتی اداره می‌شود و تا کارآمدو زیان‌ده است، تعیین تکلیف نشود، نمی‌توان صرفاً با واردات وضعیت را اصلاح و انحصار را رفع کرد.

این کارشناس حوزه خودرو افزود: اگر قرار بود قیمت با واردات خودرو اصلاح شود، قبل از اینکه دلار پایین بیاید مگر واردات خودرو نداشتیم؟ خودروی وارداتی وارد بازار شد اما قیمت تکان نخورد و حتی قیمت‌ها افزایش پیدا کرد.

مصطفوی تاکید کرد: بی‌تاثیری واردات بر قیمت خودرو و انحصار بازار، به دلیل ساختار ناکارآمد و معیوب است و اول باید این ساختار اصلاح شود، سپس در یک بسته جامع سیاستی بگوییم که شرط لازم اینست که خصوصی‌سازی اتفاق افتد و دست‌سیاسی‌ها و اقاردها از بازار خودرو قطع شود و شفاف‌سازی صورت بگیرد. او اضافه کرد: شرط کافی در بسته سیاستی اینست که یک بسته حمایتی، اقتصادی، صنعتی، مالی و حتی اجتماعی تعریف کنیم. یعنی ارز را به شرط تولید خودروی ملی و صادرات به خودروسازان تخصیص و هر سال ارز برای واردات را پله افزایش دهیم.

این تحلیلگر عنوان کرد که برای حل چالش‌ها، جمله انحصار، باید یک نگاه جامع داشته باشیم و این هم مستلزم تعریف یک بسته واحد با یک حکمرانی واحد است.

افزایش رانت با تخصیص ارز

مصطفوی تصریح کرد که اظهارات پوپولیستی نظیر تخصیص ارز صرفاً زمینه‌را برای ایجاد رانت و سوءاستفاده عده‌ای ایجاد می‌کند. او یادآور شد: خودروسازی ما تولید خودرو نیست بلکه مونتاژ است و هنوز به سطح تولید خودرو نرسیده‌ایم که در یک سطح بین‌المللی مدعی خودرو پلنفرم خود باشیم. این کارشناس در پایان خاطر نشان کرد: تازمانی که خودروسازی ما از مشکلات فساد و غیر شفاف بودن و لابی‌بازی خلاص نشود، هر گونه اعطای ارز برای واردات و حتی برای تولید خودرو، ایجاد رانت می‌کند و هیچ اتفاق خاصی در بلندمدت نمی‌افتد و صنعت هم توسعه پیدا نمی‌کند.

قصابیان خاطر نشان کرد که باید سرمایه‌های خصوصی را جذب حوزه ریلی کنیم. یعنی باید موانع از جلوی پای سرمایه‌گذار برداشته شود از جمله با استفاده از ظرفیت ماده ۱۲. او با اشاره به شکست خصوصی‌سازی در صنعت ریلی عنوان کرد: خصوصی‌سازی از سال ۸۴ با تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی در این صنعت آغاز و با امروز شاهد شکست آن هستیم زیرا شرکت‌هایی که در این بخش کار می‌کنند مبتنی بر سرمایه خصوصی نبوده و به نهادهایی مختلف وابستگی دارند و عملکردشان با عملکرد راه‌آهن دولتی فرق زیادی ندارد. بنابراین باید بخش خصوصی واقعی جذب این صنعت شود و از شرکت‌های شبه‌دولتی‌های برای توسعه حمل‌ونقل ریلی آبی گرم نمی‌شود. باید پول بخش خصوصی واقعی را بیابیم. شبه‌دولتی‌ها نمی‌توانند صنعت ریلی را نجات دهند. باید مشوق‌هایی برای سرمایه‌گذار خصوصی واقعی قرار دهیم.



در همین زمینه، جلال موسوی، نایب‌رئیس کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور، در گفت‌وگو با ایلنا، بیان کرد که باقلعه پاسخ‌سوخت، میزان ارائه سوخت را پیمایش و اعلام کردند اما تردد پرت رانندگان را محاسبه نکردند. برای مثال در مسیر حمل بار اراک-تهران در سمتان بارگیری می‌شود اما سمتان در بارنامه ثبت نمی‌شود و آن مسیر برای راننده محاسبه نمی‌شود و این میزان سوخت در پیمایش نمی‌آید.

مدیرعامل شرکت پخش فرآورده‌های نفتی، یکی از علل طرح‌های ارائه‌شده را مدیریت مصرف گازوئیل عنوان می‌کند. به گفته او، میانگین مصرف روزانه گازوئیل در بخش غیرنرینو گاهی در شهر یور امسال به حدود ۶۵ میلیون لیتر رسید که این عدد در مقایسه با مدت مشابه پار سال حدود ۱۲ درصد افزایش یافته است.

این موضوع نشان می‌دهد که محاسبات مسیر که طبق آن سهمیه گازوئیل به ناوگان حمل‌ونقل اختصاص پیدا می‌کند، بسیاری اوقات اشتباه عمل کرده و همین موضوع هزینه‌های افراد را بالا برده است.

مدیرعامل شرکت پخش فرآورده‌های نفتی، یکی از علل طرح‌های ارائه‌شده را مدیریت مصرف گازوئیل عنوان می‌کند. به گفته او، میانگین مصرف روزانه گازوئیل در بخش غیرنرینو گاهی در شهر یور امسال به حدود ۶۵ میلیون لیتر رسید که این عدد در مقایسه با مدت مشابه پار سال حدود ۱۲ درصد افزایش یافته است.

نکته اساسی این است که مسئولان به موضوع فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل و مصرف بالای سوخت ناشی از فرسودگی آنها توجهی نشان نمی‌دهند. طبق آیین‌نامه ماده ۸ قانون هوای پاک از ۱۱ هزار کامیون و کشنده و ناوگان باری در بخش جاده‌ای کشور بالغ بر ۲۰۰ هزار ناوگان فرسوده است.

به‌ترتیب و مستولان در کنار راه‌اندازی سامانه‌های به‌اصطلاح هوشمند، فکری به حال جایگزینی ناوگان‌های فرسوده کنند تا از این طریق، کاهش مصرفی که مدنظر نشان است تاحدی اتفاق بیفتد.