

# تولیدکنندگان ماشین آلات کشاورزی؛ توانمندی‌ها، تنگناها



برنامه‌های بخش مکانیزاسیون کشور ایجاد تسهیلات و قوانینی است که موجبات رفع نیاز و عدم معطلی کشاورز در تامین و به کارگیری در مزارع شود و ماشین هر چه سریع‌تر به دست کشاورز برسد.

رییس گروه مکانیزاسیون زراعت مرکز توسعه مکانیزاسیون در این خصوص گفت: با این تفکر و همچنین ساخت رفع انحصار و خصوصی‌سازی و به منظور ارتقای ساخت و تولید ادوات کشاورزی که مشخصا در رقابت آزاد ایجاد می‌شود، کاهش نرخ تعرفه سود و عوارض گمرکی، کشاورز با قدرت انتخاب بیشتر و سرعت بهتر نسبت به انتخاب ماشین مورد نیاز خود اقدام می‌کند و تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان داخلی نیز برای جانمندان از عرصه تامین و تولید، به سمت ارتقای کیفیت و تنوع تولید و کاهش قیمت تمام شده حرکت می‌کنند.

اما کارشناسان معتقدند که عدم تجدیدنظر در عوارض گمرکی واردات تراکتور به عنوان موضوع ضروری و انکارناپذیر، زمینه را برای واردات تراکتورهای نامرغوب فراهم و مزارع کشور را به گورستان تراکتورهای وارداتی تبدیل خواهد کرد.

دکتر عباسی در این باره معتقد است: در زمینه‌ی تراکتور و کمباین در شرایط فعلی این حدود عوارض گمرکی حدود ۴ درصد که عملا به این رقم صفر می‌گویند که خوشبختانه طی ۲۳ سال اخیر که این اتفاق افتاده ما شاهد ارتقای کیفیت و تنوع تولید در بخش تولید داخل شده‌ایم و کشاورزان ما هم قدرت انتخاب بیشتری را بسته به نیازهایشان پیدا کرده‌اند. اگرچه هر تراکتور و کمباین که بخواهد در قالب سیاست‌های مکانیزاسیون واقع شود مسلما می‌بایست در پروسه فراخوان و بررسی‌های فنی و همچنین دارای گواهی‌نامه‌های معتبر و بین‌المللی باشد و در مرکز توسعه مکانیزاسیون این بررسی‌ها صورت می‌گیرد تا با یک اطمینان نسبی از کیفیت ماشین اقدام به حمایت شود. مهندس عباسی با اشاره به اینکه در خصوص

جای تولیدکننده، تولیدات داخلی تراکتور، رقابتی ناعادلانه با تولید خارجی دارند.

در عین حال دکتر کامییز عباسی، رییس گروه مکانیزاسیون زراعت مرکز توسعه مکانیزاسیون کشاورزی در این خصوص گفت: ماشین‌های کشاورزی به دو بخش عمده‌ی ۱- نیروهای محرکه که شامل تراکتور، کمباین، تیلر و دروگر و ۲- دنباله‌بندها و ادوات کشاورزی تقسیم می‌شود. در این دو بخش کشاورزی منابع یارانه‌ای وجود دارد که به صورت سود کم‌بهره بانکی و یا تسهیلات یارانه‌دار ارائه می‌شود.

دکتر عباسی افزود: برای ایجاد تسهیلات بانکی وجوه اداره شده و کمک‌ها در قالب یک قرارداد در اختیار بانک عامل قرار داده می‌شود. بانک عامل براساس شرایط خود چند برابر پول به آن اضافه کرده و به صورت تسهیلات در اختیار کشاورز قرار می‌دهد. در سال‌های گذشته یارانه تراکتور، کمباین و واردات کشاورزی مستقیما به واحدهای تولیدی داده می‌شود که باعث کاهش قیمت اولیه ماشین می‌گردند. این پول به نوعی هم باعث حمایت تولیدکننده و هم مصرف‌کننده می‌شد و نمود کار مشخص بود و حضور یارانه‌ها احساس می‌شد.

وی در ادامه گفت: عملا در بسیاری از بانک‌ها با توجه به اینکه بانک قوانین و مقررات خاصی دارد و انقباضی عمل می‌کند، این تسهیلات نتوانست در بخش جذب شود. در خصوص ادوات کشاورزی یارانه مستقیم وجود نداشته و صرفا تسهیلات کم‌بهره وجود دارد. در خصوص چگونگی پرداخت یارانه بهتر است بازنگری در شیوه‌ی پرداخت یارانه در بخش ماشین‌ها وجود داشته باشد و به نظر می‌رسد، با توجه به تبعات مثبت و منفی روش‌های قبلی، در بخش ادوات کشاورزی و مکانیزاسیون یارانه صرفا به کشاورز داده نشود که هم ملموس باشد و هم به سرعت قابل جذب و تاثیرگذار در بخش باشد. اما یکی از سیاست‌های توسعه‌ی مکانیزاسیون و

چندی است که با اعلام صفر شدن تعرفه واردات ماشین‌آلات کشاورزی از سوی وزارت بازرگانی و همچنین تخصیص یارانه‌های ادوات کشاورزی به کشاورز و تبعات آن، تولیدکنندگان تراکتور و ادوات کشاورزی در کشور با مشکلی دوچندان مواجه شده‌اند. ضمن آن که تولیدکنندگان ماشین‌آلات کشاورزی در راستای تامین برخی قطعات مورد نیاز خود با مشکلاتی مواجه هستند که ادامه آن با توجه به لزوم افزایش ضریب مکانیزاسیون به ۱/۱۸ اسب بخار در هکتار در پایان برنامه چهارم توسعه به هیچ عنوان به صلاح نیست.

مهندس صالحی، مدیر عامل شرکت تراکتورسازی سیرجان در این خصوص به خبرنگار ما گفت: بر اثر تحریم، بسیاری از بانک‌های خارجی در پذیرش اسناد بانکی صادره توسط بانک‌های ایرانی خودداری می‌نمایند. و عملا امکان خرید قطعات خارجی برای تولید تراکتور در سال گذشته بسیار محدود شده است.

وی افزود: همچنین چند سالی است که اعتبار تخصیصی جذب نمی‌شود و این در حالی است که تراکتورهای تولید شده در انبارهای کارخانجات بلا تکلیف، سرمایه‌های واحدهای تولیدی درگیر و کنتور سود و جریمه دیرکرد بانک‌ها یک لحظه هم متوقف نمی‌گردد. این موضوع از آن جهت اهمیت دارد که بدانیم تولید ماشین‌آلات کشاورزی در کشور با توجه به ضریب پایین مکانیزاسیون و نیاز به خودکفایی در ماشین‌آلات برای توسعه و ترویج فرهنگ مکانیزاسیون بخش‌های صنعتی از اهمیت خاصی برخوردار است.

همچنین مهندس زمانلو، مدیر عامل شرکت تراکتورسازی ایران در خصوص تعرفه‌ی صفر واردات ادوات کشاورزی گفت: با توجه به تعرفه‌ی صفر واردات انواع تراکتور از کشورهای خارجی و با توجه به مصوبه دولت برای پرداخت یارانه خرید تراکتور به کشاورز به



ادوات هم در کشور قابلیت پتانسیل‌های خوبی فراهم است افزود: ما در زمینه‌ی ادوات خاص نیازمند کاهش تعرفه‌های گمرکی می‌باشیم تا موجبات ارتقای درجه‌ی مکانیزاسیون در این عملیات خاص فراهم شود به عنوان مثال سازندگان متعددی در کشور اقدام به تولید گاوآهن برگردان‌دار می‌کنند لذا نیازی به کاهش تعرفه برای گاوآهن برگردان‌دار نمی‌باشد. با توجه به مباحث خشکسالی و برنامه‌ریزی‌های به عمل آمده در توسعه‌ی روش‌های خاک‌پوری حفاظتی با گاوآهن‌های بدون برگردان، که در داخل کشور هم تولید چندانی وجود ندارد و نیاز فراتر از تامین داخلی می‌باشد، از اولویت‌های کاری است که این تعرفه به ۴ درصد یا همان صفر برسد. همچنین این ادوات خاص شامل ماشین‌هایی به شرح ذیل می‌باشد که نیاز کشور بوده و در داخل تولیدی نداشته و ما وظیفه داریم به عنوان متولی توسعه مکانیزاسیون حمایت‌ها و برنامه‌ها را در جهت قرارگیری در دسترس بهره‌برداران داشته باشیم نظیر انواع نشاءکارهای برنج، انواع نشاءکار سبزی و صیفی نظیر گوجه فرنگی، پیاز و... انواع ماشین‌های برداشت سبزی و صیفی، انواع کمباین‌های برداشت سیب‌زمینی، چغندر قند، برنج، انواع شیکرهای درختان میوه و...

در همین راستا مهندس صالحی، مدیرعامل تراکتورسازی عمران سیرجان برای رفع مشکلات، پیشنهاداتی را به شرح زیر ارائه کرده است:

۱- حمایت همه‌جانبه از نظر اقتصادی، اعطای وام‌های بانکی با سود کم و حمایت از کشاورزانی که در اثر سرمازدگی و یا سیل، محصول آنها از بین رفته و پرداخت یارانه‌های هدفمند به کشاورزان و تولیدکنندگان ماشین‌آلات و ادوات کشاورزی.

۲- برگزاری دوره‌های مختلف آموزشی برای آگاهی کشاورزان از ماشین‌آلات جدید و محصولات جدید شیمیایی مطابق با اکوسیستم زیست محیطی آنها جهت بالا بردن راندمان بهره‌وری از خاک و برداشت بالاترین

حجم محصول از مزرعه و باغات کشاورزی.

۳- استفاده‌ی صحیح و برنامه‌ریزی شده از فارغ‌التحصیلان رشته‌های کشاورزی که متأسفانه خیلی از آنها بیکار هستند و با توجه به اینکه مملکت برای هر لیسانس به طور معمول ۱۶ سال هزینه‌ی تحصیل وی را متحمل می‌شود. به امید روزی که وی با توجه به آموخته‌ها و تحصیلاتش به مملکت خدمت کند در صورتی که بسیاری از فارغ‌التحصیلان رشته‌های کشاورزی به دلیل نبود کار مرتبط با رشته‌ی تحصیلی، در پست دیگری در صورت پیدا شدن کار مشغول به کار می‌شوند که رفع این معضل برنامه‌ریزی دقیق و منسجمی می‌طلبد.

۴- آموزش استفاده‌ی صحیح و نحوه‌ی عیب‌یابی ادوات ماشین‌آلات کشاورزی به مصرف‌کننده برای افزایش عمر طولانی و حداکثر استفاده از دستگاه. به فرض مثال با توجه به اقتصاد وجود یک تراکتور با چه سختی‌هایی تامین قطعه، موتاژ در اختیار کشاورز قرار می‌گیرد به امید اینکه این تراکتور حداقل به طور مثال ۵ سال با بهترین وضعیت و روزی ۸ ساعت کار برای ۳۰ هکتار باغ در سال سرویس‌دهی نماید. ولی در صورت عدم آگاهی راننده تراکتور از نحوه نگهداری و استفاده، تراکتور پس از ۲ سال خارج از رده شده و دیگر به کار نمی‌آید و نهایتاً کسی که ضرر می‌کند خود کشاورز و صنعت کشاورزی می‌باشد.

۵- ورود اطلاعات فنی و مهندسی روز دنیا به کشور از طریق اعزام افراد واجد شرایط به کشورهایی که در کشاورزی موفق بوده‌اند.

ضریب مکانیزاسیون کشاورزی یکی از شاخص‌های توسعه مکانیزاسیون بوده، اگرچه دارای نکات مثبت و منفی متعدد می‌باشد، اما به عنوان یک شاخص در برنامه‌ریزی‌های توسعه مکانیزاسیون مدنظر برنامه‌ریزان بوده و به کمک آن می‌توان بخشی از پیکره‌ی عظیم مکانیزاسیون را مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار داد.

این شاخص در واقع سرانه‌ی توان مکانیزه در هر هکتار از زمین‌های کشاورزی را نشان می‌دهد که روند تغییرات آن می‌تواند مورد تجزیه و تحلیل واقع شود هر چند این شاخص از نظر غیر متخصصین مطرود و غیر قابل فهمی می‌باشد، اما یک متخصص می‌تواند از این شاخص و اجرای آن بهره‌برداری مناسبی بنماید. برای یک متخصص مکانیزاسیون و ماشین‌های کشاورزی هر پدیده و عدد محاسباتی می‌تواند قابل تجزیه و تحلیل باشد.

در شرایط فعلی کشور ضریب مکانیزاسیون با حذف تراکتور و کمباین‌های با عمر بیش از ۱۳ سال عدد ۰/۸۴ اسب بخار در هکتار می‌باشد، اما در صورتی که تراکتور و کمباین‌های با عمری بیش از ۱۳ سال را حذف نماییم و واقعیت همین می‌باشد، این ضریب بسیار فراتر بوده و به بیش از ۱/۸۴ اسب بخار در هکتار می‌رسد. پس همانگونه که می‌بینیم با اجرای طرح جایگزینی تراکتور و کمباین‌های فرسوده، این ضریب به نحو مطلوبی بالا رفته و بالفعل می‌گردد که خوشبختانه پیش‌نویس طرح توسط مرکز توسعه مکانیزاسیون و مبتنی بر ابلاغیه مقام عالی وزارت تدوین گردید و در حال عملیاتی شدن می‌باشد. در شرایط فعلی تقریباً از موجودی ۳۰۸ هزار دستگاه انواع تراکتور در کشور قریب به ۱۵۰ هزار دستگاه آن دارای عمر بیش از ۱۳ سال می‌باشند که در طرح جایگزینی می‌باشد. این دستگاه‌ها باید با تراکتورهای نو جایگزین گردند همچنین از مجموع حدود ۱۰ هزار و ۸۵۲ دستگاه کمباین برداشت غلات کشور ۴ هزار و ۱۲۷ دستگاه دارای عمر بیش از ۱۳ سال می‌باشند که می‌بایست در این طرح جایگزین گردد. اثرات نامطلوبی همچون مصرف سوخت بالا و پایین بودن کیفیت عملیات، ضایعات و لنگی‌های کار از جمله مواردی است که توسط ماشین‌های فرسوده ایجاد می‌گردد که می‌بایست تا حد ممکن این موارد جایگزینی را به حداقل رساند.