

کامیونداران زمین گیر لوازم یدکی



فهرست

آشفتگی بازار لوازم
یدکی زیر سر احتکار

صفحه ۳ و ۴



کامیونداران زمین گیر لوازم یدکی

صفحه ۵ و ۶



گره کور تازه برای حمل و نقل جاده ای

صفحه ۷ و ۸



اعضای محترم هیات مدیره و بازرسان انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایران بدینوسیله انتصاب شایسته آن جنابان را به سمت اعضای اصلی و علی البدل هیات مدیره و بازرسان تبریک می گوئیم. امید است در دوره جدید، با درایت و همفکری اعضای این انجمن، گامی برای پیشرفت و رفع معضلات صنعت حمل و نقل کشور برداشته شود.

کانون سراسری انجمن های شرکت های حمل و نقل بین المللی

اعضای اصلی انجمن ایران انتخاب شدند



مجمع عادی سالیانه انجمن ایران در اتاق بازرگانی برگزار شد.

به گزارش خبرنگار هفته نامه لجستیک و اقتصاد؛ مجمع عادی سالیانه انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایران در سالن اجتماعات اتاق بازرگانی برگزار شد.

بنا بر این گزارش در این مراسم جواد سمساریلری، محمد نیک پی، یونس آقاسی جاوید، محمدجمالی، میر فتحعلی سید زنوزی، افسانه فخری، قربان جعفر زادگان، علی محمودی سرای و اکبر لشگری بعنوان اعضای اصلی هیئت مدیره انتخاب شدند.

آشفتگی بازار لوازم یدکی سر احتکار



مهندس محمدرضا نجفی منش
دبیر انجمن قطعه سازان

می گیرد و انواع لاستیک اعم از لاستیک چینی باکیفیت و لاستیک کره ای و حتی اروپایی مانند کشور آلمان وارد می شود همچنین در مورد باتری کامیون نیز وضعیت به همین منوال است. این مثال ها در مورد تک تک قطعات خودروهای سنگین قابل تعمیم است و باید گفت که لوازم یدکی و قطعات خودرو در بخش تامین؛ تولید داخلی و واردات هیچ مشکلی ندارند اما حلقه مفقوده این بخش نظارت بر بازار است که به درستی انجام نمی شود.

اتفاقی که در بازار لوازم خودروهای سنگین در حال رخ دادن است، احتکار و دپوی لوازم یدکی است و فروشندگان احتمالا با تصور

بازار ایران از نظر لوازم یدکی و قطعات خودروهای سنگین هیچ کمبودی ندارد. چرا که واردات قطعات و تولید کارخانجات داخلی به اندازه کافی بازار را پوشش داده است. قابل ذکر است در بخش خودروهای سنگین حتی قطعاتی وجود دارد که بیشتر از نیاز تولید شده اند و در واقع مازاد هستند. به عنوان مثال قطعه ای مانند لنت ترمز در حد اشباع تولید شده است و تولیدات در این بخش در کارخانجات دپو شده و منتظر مشتری است. در مورد لاستیک خودروهای سنگین که بخشی از آن در داخل تولید می شود و بخش دیگر وارداتی است نیز، میزان تولید داخلی با ظرفیت گذشته انجام شده و واردات بدون هیچ مشکلی صورت

جایابی سه میلیون و ۶۵۰ هزار مسافر از مهرآباد در فصل بهار

مدیر کل فرودگاه بین المللی مهرآباد گفت: در فصل بهار سه میلیون و ۶۵۰ هزار مسافر در این فرودگاه اعزام و پذیرش شده اند. به گزارش لجستیک و اقتصاد به نقل روابط عمومی فرودگاه مهرآباد، میرسعید صفی نیا گفت: فرودگاه مهرآباد در سه ماهه اول سال جاری میزبان ۳۰۵۶۰ هزار پرواز ورودی و خروجی بود و در این مدت بیش از ۲۶ میلیون کیلوگرم بار جابه جا شده است. او با اشاره به اینکه با این آمار مهرآباد همچنان رکورددار بیشترین پروازهای داخلی است، گفت: مهمترین تلاش ما برقراری پروازهای به موقع و ایمن و ارائه خدمات با کیفیت به مسافران است. وی در مورد آمار پروازهای ماه خرداد نیز گفت: در این ماه بیش از ۱۰ هزار نشست و برخاست در مهرآباد انجام گرفته است که با این تعداد پرواز بیش از یک میلیون و ۱۹۲ هزار مسافر و هشت میلیون کیلوگرم بار جابجا شده است.



اینکه قطعات یدکی خودرو را می توانند باز هم گران تر بفروشند، عرضه را محدود کرده اند و طبیعی است که وقتی عرضه محدود باشد، قیمت به صورت غیر واقعی افزایش می یابد.

درباره رشد دو تا سه برابری قطعات خودروهای سنگین و لوازم یدکی باید این نکته را نیز اضافه کرد که اگرچه بخش قابل توجهی از رشد قیمت ها مربوط به عدم عرضه آنها در بازار و احتمالاً احتکار است، اما در بخش تولید و یا واردات این اقلام، باید گفت که قیمت خودرو و لوازم آن هرگز به اندازه سایر کالاهای و تورم دلار، رشد نداشته اند. به عبارت دیگر دلار چهار هزار تومانی به دلار ۱۲ هزار تومان رسیده است. این یعنی اینکه بهای ارز حدود سه برابر رشد داشته اما رشد قیمت خودرو سه برابر نبوده است. همچنین این امر در مورد قیمت قطعات خودرو نیز صادق است. بنابراین نمی توان خودرو ساز و قطعه ساز و حتی واردکننده قطعات را به گرانفروشی متهم کرد. این موضوع در حالی رخ می دهد که قیمت سایر اقلام و کالاهای جهش بیشتری داشته است. به عنوان مثال نرخ آلومینیوم و یا روغن حدود ۶ برابر

شده است. قیمت سیب زمینی و پیاز در مقاطعی رشد هفت تا هشت برابری داشت اما قیمت قطعات خودرو و خودرو سنگین جهش های عجیب و غریب را تجربه نکردند و آنچه باعث شد که کالاهای خودرویی خبرساز شوند، ارزش بالاتر این اقلام نسبت به سایر کالاهای بوده است. بنابراین واقعیت چیز دیگری است. نکته دیگر درباره بازار قطعات خودروهای سنگین این است که تیراژ تولید خودروهای سنگین در ایران پایین است و تا به امروز در بحث تولید قطعات و لوازم خودروهای سنگین کار جدی صورت نگرفته است. این در حالی است که امکان تولید قطعات سنگین در ایران وجود دارد و قطعه سازان در این زمینه هیچ مشکلی ندارند.

بنظر می رسد با توجه به اهمیت و بزرگی صنعت حمل و نقل کالا در ایران باید تولید قطعات خودروهای سنگین در ایران مورد توجه جدی تری قرار گیرد تا بتوان بازار را در بسیاری از قطعات با تولید داخلی تامین کرد و نیاز به واردات را به حداقل رساند.

ثبت نام طرح بیمه درمان تکمیلی تاکسیرانان آغاز شد.

براساس اعلام سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران، ثبت نام طرح بیمه درمان تکمیلی تاکسیرانان آغاز شد. به گزارش هفته نامه لجستیک و اقتصاد به نقل از روابط عمومی سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران؛ علیرضا قنادان مدیرعامل سازمان تاکسیرانی از آغاز ثبت نام بیمه تکمیلی تاکسیرانان خبر داد و گفت: سازمان در راستای ارتقای سطح سلامت و رفاه تاکسیرانان اقدام به ثبت نام تاکسیرانان برای پوشش بیمه تکمیلی درمان می کند. قنادان درباره نحوه ثبت نام گفت: تاکسیرانان می توانند با مراجعه به سایت سازمان به نشانی <http://taxi.tehran.ir> و یا مراجعه حضوری به دفاتر هماهنگی امور اداری تاکسیرانان نسبت به ثبت نام خود اقدام کنند.



رئیس کانون کامیونداران از معضلات تامین قطعه در بازار لوازم خودروهای سنگین می گوید:

کامیونداران زمین گیر لوازم یدکی



◀ علت این امر چیست؟ با این ارقامی که شما می گوئید ظاهراً لاستیک به اندازه کافی در بازار وجود دارد؟

★ بنظر می رسد که خلاءهایی در مساله نظارت بر بازار باعث چنین مشکلاتی شده است. زیرا همانطور که گفته شد لاستیک مورد نیاز خودروهای سنگین به حد کافی تامین شده است. جالب است که بدانید در خلا نظارت کافی بر بازار، تقلب هایی در زمینه توزیع لاستیک رخ داده است. به عنوان مثال لاستیک های کارکرده یا از تاریخ مصرف گذشته زیادی در بازار توزیع شد. در حال حاضر لاستیک هایی در بازار موجود است که تاریخ تولید آنها مربوط به سال ۲۰۱۲ است. این لاستیک ها به محض استفاده از سوی رانندگان می ترکد و خطرات جانی و خسارات مالی به بار می آورد. ضمن اینکه هزینه اضافه برای رانندگان محسوب می شود اما در شرایطی که عرضه محدود شده است، کامیونداران ناچارند از موجودی بازار استفاده کنند.

◀ منظور این است که لاستیک با کیفیتی در بازار وجود ندارد؟

★ لاستیک باکیفیت وجود دارد حتی در حال حاضر لاستیک های مرغوب فرانسوی و کره ای نیز در بازار پیدا می شود اما چون از سال گذشته تاکنون بازار لوازم یدکی خودروهای سنگین با کمبود مواجه است، فروشندگان به خود اجازه می دهند که اجناس با کیفیت را با هر قیمتی بفروشند و این هزینه ها برای بسیاری از کامیونداران که مالکان خودروهای فرسوده هستند، نمی صرفد.

◀ توزیع لاستیک دولتی در چه مرحله ای قرار دارد؟ به نظر می رسد که روند توزیع چندان مورد رضایت کامیونداران نبوده است؟

★ کامیون ها و کشنده های ۱۸ چرخ حداقل ۱۰ لاستیک در طول سال نیاز دارند. تا الان سه جفت لاستیک را در دو مرحله و به صورت دولتی دریافت کرده اند اما این تمام نیاز آنها را رفع نمی کند. در حال حاضر مرحله سوم تحویل لاستیک به کامیونداران هم در حال برنامه ریزی و انجام است اما توزیع لاستیک دولتی

کمبود لاستیک در بازار لوازم یدکی خودروهای سنگین بارها حاشیه ساز شد و نارضایتی کامیونداران را به دنبال داشت. دولت نیز در این باره وارد عمل شده و برای رفع این مشکل اقدام به توزیع لاستیک های دولتی کرد اما این اتفاق چندان گره گشا نبود و با گذشت یکسال کامیونداران از تداوم مشکل تامین لاستیک می گویند و علاوه بر این جهش های چند برابری قیمت سایر لوازم یدکی خودرو هزینه تعمیر ناوگان جاده ای را به صورت سرسام آور بالا برده است. ناوگانی که عمر متوسط آن به حدود ۲۵ سال می رسد و بخش زیادی از این صنف را درگیر گره های کور کرده است. مهندس احمد کریمی، رئیس کانون کامیونداران به لجستیک و اقتصاد می گوید: قیمت برخی لوازم یدکی خودروهای سنگین حتی تا ۲۰ برابر رسیده است و این مساله ادامه کار برای رانندگان کامیون را دشوار کرده است. در ادامه مشروح گفت و گوی لجستیک و اقتصاد را با مهندس احمد کریمی، رئیس کانون کامیونداران می خوانید:

◀ حدود یکسال از بازار آشفته لاستیک خودروهای سنگین می گذرد اما چرا همچنان تهیه لاستیک برای کامیونداران معضل است؟

★ کمبود لاستیک همچنان در بازار احساس می شود و با وجود آنکه حدود یکسال از آشفته گی این بازار می گذرد، کامیونداران و مالکان خودروهای سنگین درگیر این معضل هستند. بازار ایران در سال حدود پنج میلیون حلقه لاستیک برای خودروهای سنگین نیاز دارد که سال گذشته حدود یک میلیون حلقه لاستیک در داخل تولید و ۵۰۰ هزار حلقه لاستیک به صورت واردات رسمی به بازار تزریق شد و سه میلیون و ۵۰۰ هزار حلقه لاستیک نیز از کانال های غیر رسمی و قاچاق وارد بازار شد اما همچنان از خرداد سال گذشته تاکنون کامیونداران برای تامین لاستیک مورد نیاز خود با مشکلات مختلف دست و پنجه نرم می کنند.

توزیع چهار هزار برگه دوز بلاغ در پایانه بيله سوار

مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان اردبیل از توزیع چهار هزار برگه دوز بلاغ از ابتدای سال جاری در میان رانندگانی که قصد عبور از مرز بيله سوار را داشتند، خبر داد.

به گزارش هفته نامه لجستیک و اقتصاد به نقل از تین نیوز؛ علی رحمتی با اشاره به این مطلب که برگه دوز بلاغ به منظور کاهش عوارض حمل و نقل بار و کالا میان دو کشور آذربایجان و ایران مورد استفاده قرار می‌گیرد، تصریح کرد: با هدف حمایت از توسعه ناوگان صادراتی و کاهش هزینه حمل و نقل افزایش سهمیه دوز بلاغ در دستور کار قرار گرفت و بارشد ۴۰ درصدی در سال ۲۰۱۹ به ۱۹ هزار برگ افزایش پیدا کرد.

او افزود: از زمان شروع طرح پرداخت برگ معافیت کاهش عوارض مرزی از سال ۹۴ تا کنون ۴۰ هزار برگ دوز بلاغ به ارزش چهار میلیون دلار در میان رانندگانی که قصد عزیمت به کشور آذربایجان داشته‌اند، توزیع شده است.



می‌تواند بر این بازار بگذارد. چرا باید کالایی مانند روغن موتور که مورد استفاده دائمی رانندگان است، دارای رشد قیمت این چنینی باشد؟ برای سایر کالاها گفته می‌شود که تامین مواد اولیه از خارج از کشور و با دلار انجام شده است اما ماده ای مانند روغن موتور که یک کالای کاملاً داخلی است. چرا باید تا این اندازه جهش قیمت را تجربه کند؟

ضمن اینکه وزارت صنعت، معدن و تجارت متولی اصلی بازار است. گذشته از آن کامیونداران بخشی از زنجیره تولید هستند و بحث آن نسبت به خودروهای سواری فرق دارد. خودروهای سنگین وسیله کار و ابزار صنعت زیرساختی حمل و نقل هستند و دولت باید حساسیت بیشتری نسبت به معضلات بازار خودروهای سنگین داشته باشد.

❖ آیا رسوب کالا در بنادر ایران ارتباطی به مشکلات کامیونداران برای تامین قطعات مورد نیاز آنها و زمینگیری این ناوگان دارد؟

❖ بطور کلی وضعیت ناوگان حمل و نقل جاده ای ایران شرایط نامطلوبی دارد. در حال حاضر تعداد ناوگان بسیار بالاتر از میزان بار است اما راندمان و عملکرد پایین است. افراد بسیاری می‌پرسند اگر تعداد ناوگان از میزان بار بیشتر است

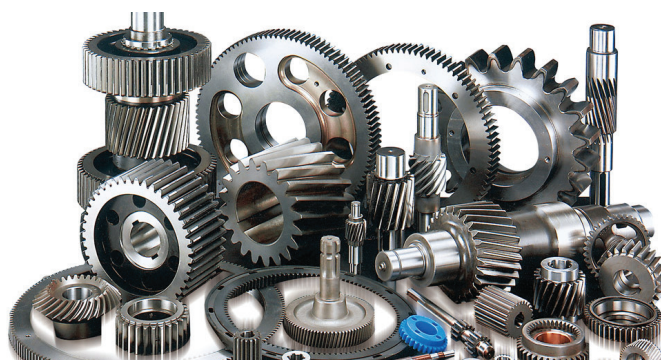
نیاز صنعت حمل و نقل جاده ای را تامین نمی‌کند. البته توزیع لاستیک برای ناوگان حمل و نقل جاده ای در حیطه وظایف سازمان راهداری نبوده است و این سازمان برای کمک به کامیونداران وارد عمل شد اما بنظر می‌رسد باید این بازار به صورت جدی تر و ریشه ای تر مشکلات خود را حل کند.

❖ کامیونداران برای تامین سایر قطعات و لوازم یدکی خودروهای سنگین چه مشکلاتی دارند؟ بازار این لوازم در چه وضعیتی است؟

❖ مشکل بازار لوازم یدکی و قطعات خودروهای سنگین تنها به لاستیک محدود نمی‌شود. بعضی از قطعاتی که مداوم و دوره ای مورد استفاده هر راننده ای است، در حال حاضر در بازار به اندازه کافی وجود ندارد و یا با قیمت های بسیار گزاف به فروش می‌رسد. به عنوان مثال باتری های کامیون کمیاب شده است و یا برخی قطعات مانند میل لنگ، یاتاقان و قطعات موتور که در تعمیرات مورد استفاده قرار می‌گیرد، تامین آنها برای کامیونداران دشوار شده است و یا اینکه آنها مجبورند با قیمت های گزاف خریداری کنند چرا که نمی‌شود از تعمیر و تعویض آن چشم پوشی کرد. شاید باورپذیر نباشد اما در حال حاضر قطعاتی در بازار وجود دارد که



توزیع لاستیک دولتی نیاز صنعت حمل و نقل جاده ای را تامین نمی‌کند



چرا بار در بنادر رسوب کرده است. این موضوع چند علت دارد. علت اول اینکه تامین سوخت برای کامیونداران دشوار شده است. مقرر شده بود میزان تحویل سوخت به کامیون ها بر اساس کارکرد باشد اما این اتفاق رخ نداده است. دلیل دیگر اینکه همزمان با پهلوگیری کشتی ها در بنادر، فصل برداشت بسیاری از کالاهای کشاورزی مانند گندم و صیفی جات است و بسیاری از صاحبان کالا برای اینکه بار آنها زودتر به مقصد برسد دستمزدهای بالاتری به کامیونداران پیشنهاد می‌دهند و منطقی است که آنها برای حمل بار این دسته از سفارش دهندگان وارد عمل شوند و نکته دیگر اینکه حمل بسیاری از کالاها نیاز به ناوگان لبه دار دارند و مقوله حمل بار فاکتورهای مختلفی برای انتخاب ناوگان می‌طلبد اما شرکت های مختلف در سالهای گذشته هر نوع کشنده با هر کیفیتی را از چین وارد کرده اند و نیاز کارشناسی صنعت حمل و نقل را در نظر نگرفتند.

از سوی دیگر ناوگان جاده ای ما ناوگانی فرسوده و با عملکرد پایین است و کامیونداران با تورم دو رقمی و عدم ثبات اقتصادی، توانایی مالی نوسازی کامیون های خود را ندارند. تا زمانی که مشکلات ریشه ای صنعت حمل و نقل جاده ای حل نشود، نمی‌توان امیدی به بهبود اوضاع داشت.

قیمت آنها نسبت به یک سال گذشته حدود ۲۰ برابر شده است.

❖ تنوع ناوگان جاده ای در ایران بسیار بالاست و بنظر می‌رسد بخشی از مشکلات بازار ایران برای تامین قطعات خودروهای سنگین به این مساله باز می‌گردد. نظر شما چیست؟

❖ بله؛ بخشی از مشکلات به این خاطر است که تنوع کامیون های موجود در جاده ها بسیار زیاد است. در حال حاضر با توجه به تحریم های ظالمانه از یک سو تولید داخلی قطعات خودروهای سنگین بسیار ناچیز است و بازار برای تامین این قطعات از سوی تولیدکنندگان ایرانی با مشکل رو به رو است و از سوی دیگر تحریم ها موانعی را برای تامین قطعات از خارج کشور ایجاد کرده اند. این مساله زمانی وخیم تر می‌شود که تنوع ناوگان جاده ای بسیار بالا باشد. در حال حاضر در ایران کامیون هایی وجود دارد که از سال ۱۹۶۷ میلادی به بعد تولید شده اند. علاوه بر این، مدل ها نیز متنوع هستند و تامین قطعات مورد نیاز این ناوگان را دشوارتر می‌کند.

❖ برای به سامان رساندن آشفتگی بازار لوازم یدکی خودرو بیشتر کدام ارگان می‌تواند تاثیر گذار باشد؟

❖ به نظر می‌رسد وزارت صنعت، معدن و تجارت بیشترین تاثیر را

حذف سه دهک بالای درآمدی از فهرست یارانه‌بگیران کلید خورد

هیات وزیران به پیشنهاد سازمان برنامه و بودجه کشور، آیین‌نامه اجرایی قانون بودجه سال ۹۸ کل کشور در خصوص هدفمندی یارانه‌ها را تصویب کرد.

به گزارش هفته نامه لجستیک و اقتصاد به نقل از فارس؛ بر اساس این آیین‌نامه، دولت موظف است با استفاده از کلیه بانک‌های اطلاعاتی در اختیار، نسبت به شناسایی و حذف سه دهک بالای درآمدی از فهرست یارانه‌بگیران اقدام کند. همچنین یارانه آرد صنف و صنعت، حذف و منابع حاصل از آن به خرید تضمینی گندم اختصاص می‌یابد.



جهش قیمت تعمیر و نگهداری ناوگان جاده و رکود اقتصادی شرایط کامیونداران را بغرنج کرده است:

گره کور تازه برای حمل و نقل جاده‌ای



شریکم را هم در نظر بگیریم در واقع دستمزد هر نفر ۷۵۰ هزار تومان بوده است.

این نکات را یک راننده کامیون به لجستیک و اقتصاد می‌گوید و توضیح می‌دهد: در حال حاضر با توجه به رکود اقتصادی میزان باری که به رانندگان کامیون می‌رسد، بسیار کم شده است و در ماه گذشته تنها توانستم پنج بار را جابه‌جا کنیم. تمام دستمزد یک ماه ما به تعویض یک جفت لاستیک نمی‌رسد.

راننده دیگری که مایل به درج نامش نیست، توضیح می‌دهد: دستمزد مکانیک در برخی موارد تعمیرات کامیون تا ۱۰۰ میلیون تومان هم می‌رسد و این مساله زمانی اهمیت پیدا می‌کند که بدانید بیشتر کامیون‌های موجود در ناوگان حمل و نقل جاده‌ای فرسوده هستند و عمر برخی بنزهای آلمانی تا ۴۰ سال هم می‌رسد.

✓ رشد ۳۰۰ تا ۵۰۰ درصدی قیمت قطعات خودرو در یکسال

در حال حاضر قیمت لوازم یدکی خودرو سر به فلک رسیده است و مهندس علیرضا نیک‌آیین، رییس اتحادیه مکانیسین‌ها گفته است قیمت لوازم یدکی خودرو در طول یکسال رشد ۳۰۰ تا ۵۰۰ درصدی داشته است و این مساله هزینه تعمیر خودروها را به شدت افزایش داده است.

رئیس اتحادیه قطعات یدکی خودرو مشهد نیز در این زمینه به تین نیوز گفته است: کارخانجات قطعات داخلی و اجناس وارداتی نیز

جهش قیمت‌ها در بازار لوازم یدکی خودروهای سنگین، بسیاری از کامیونداران را مستاصل کرده است. کامیوندارانی که اغلب آنها مالک خودروهای فرسوده با بهره‌وری پایین هستند و با رکود بازار دست و پنجه نرم می‌کنند. آنها می‌گویند دیگر دستمزدهای ماهانه کفاف تعمیرات و نگهداری خودروها را نمی‌دهد و همین مساله توجیه اقتصادی کار با کامیون‌ها را بیشتر از گذشته تحت الشعاع قرار داده است. این مساله در حالی رخ می‌دهد که حدود ۹۰ درصد بار در ایران از سوی کامیون‌ها و ناوگان حمل و نقل جاده‌ای جابه‌جا می‌شود و می‌توان گفت شرایط بغرنج مالکان ناوگان جاده‌ای به نوعی صنعت حمل و نقل ایران را در معرض تهدید قرار داده است و به عقیده فعالان صنفی این بخش بیم آن می‌رود که گره‌های کور این صنعت کورتر و لاینحل‌تر شود. صنعتی که به عنوان یک صنعت زیرساختی عمل می‌کند و البته سالیان سال است که درگیر مشکلات مزمنی است که در حال حاضر شرایط وخیم‌تر نیز شده است.

✓ در بازار لوازم یدکی چه خبر است؟

تعمیر موتور کامیون حدود ۲۰ تا ۲۵ میلیون تومان و تعویض روغن حدود دو تا سه میلیون تومان هزینه می‌شود. قیمت لاستیک‌های چینی نیز به جفتی پنج تا ۶ میلیون تومان رسیده است. این در حالی است که هفته گذشته یک بار گوجه‌فرنگی را از بندرعباس به تهران آوردیم و تنها ۱,۵ میلیون تومان دستمزد گرفتیم که البته اگر

بیمه خودروهای سایپا متوقف شد

در پی بدهی بیش از ۱۱۰۰ میلیارد تومانی شرکت خودروسازی سایپا به شرکت های بیمه، دبیر کل سندیکای بیمه گران ایران از توقف صدور بیمه نامه از سوی شرکت های بیمه برای محصولات شرکت خودروسازی سایپا تا اطلاع ثانوی خبر داد.

به گزارش لجستیک و اقتصاد به نقل از ایسنا؛ دبیر کل سندیکای بیمه گران ایران، محمد علیپور با بیان اینکه مسئله اختلاف و بدهی شرکت های بیمه با خودروسازی سایپا حدود دو سال ادامه داشته است، اظهار کرد: به دلیل به نتیجه نرسیدن مذاکرات با سایپا، صبر شرکت های بیمه تمام شده و از این پس هیچ بیمه نامه ای برای خودروهای تولید شده صفر کیلومتر شرکت سایپا صادر نخواهد شد.



افزایش قیمت داشته و علت گرانی اخیر اختلاف بازار ارز و افزایش قیمت مواد اولیه وارداتی است.

مهندس علیرضا اردکانی فرد افزود: از ابتدای امسال بویژه پس از نوسانات نرخ ارز، قیمت انواع لوازم یدکی خودروهای سبک و سنگین دو تا سه برابر افزایش یافته است. او با بیان اینکه مواد اولیه وارداتی علت گرانی لوازم یدکی خودروهاست، ادامه داد: خرید تمامی مواد اولیه با ارز آزاد انجام می شود و این در حالی است که تخصیص ارز نیمایی از بازار ثانویه با نرخ ۸۸۰۰ تومان به لوازم یدکی وارداتی، قیمت آن ها را کاهش می دهد.

مهندس اردکانی فرد درباره اینکه بسیاری از لوازم یدکی تولید داخل هستند و شاید ربطی به نرخ ارز نداشته باشند، تصریح کرد: قیمت لوازم یدکی خودروهای ایرانی و خارجی به نرخ ارز وابسته است و تولید کنندگان قطعات خودروهای داخلی نیز مواد اولیه مورد نیاز خود را از خارج کشور و با ارز آزاد تأمین می کنند. رئیس اتحادیه قطعات یدکی خودرو مشهد تاکید کرد: با توجه

می کند. رانندگان کامیون می گویند نه تنها کمبود قطعات که وفور قطعات تقلبی در بازار باعث افزایش هزینه کامیونداران شده است. آنها می گویند بیشترین قطعات یدکی تقلبی از چین و هند به کشور وارد می شوند و در داخل کشور، جعبه آنها عوض می شود و به عنوان قطعه اصلی عرضه می شوند. به گفته آنها گویا روی این قطعات نام کشور سازنده حک نشده، تنها بر روی جعبه آن نام شرکت و کشور سازنده وجود دارد که با تعویض جعبه، نام و مشخصات شرکت اصلی نیز حذف می شود و بنابراین تشخیص قطعات اصل برای رانندگان کامیون دشوار است.

۷۰ درصد ناوگان جاده ای ایران فرسوده است

حدود ۷۰ درصد ناوگان حمل و نقل جاده ای ایران فرسوده است. این آماری است که ارگان های رسمی و وزارت راه و شهرسازی بارها اعلام کرده اند. در حال حاضر حدود ۳۵۰ هزار دستگاه کامیون در جاده های ایران تردد می کنند که بیشترین آنها فرسوده هستند.



مواد اولیه وارداتی علت گرانی لوازم یدکی خودروهاست



این کامیون های فرسوده میانگین عمر ناوگان جاده ای کشور را به حدود ۲۵ سال رسانده اند و این موضوع صرف نظر از راندمان پایین و کاهش درآمد رانندگان کامیون باعث شده است که هزینه های سنگین تعمیر و نگهداری ناوگان به رانندگان تحمیل شود و آنها را وارد یک چرخه باطل کند.

رانندگان کامیون می گویند: با جهش قیمت خودرو، در حال حاضر تهیه یک کامیون نو حدود دوتا سه میلیارد تومان سرمایه می خواهد و این مساله در توان مالی آنها نیست. از سوی دیگر هزینه سنگین نگهداری کامیون های فرسوده برای رانندگان معضل شده است که وقتی این مساله را با رکود اقتصادی و کاهش تقاضا برای جابه جایی بار گره بزنیم، متوجه می شویم که آنها در چه وضعیت دشواری به سر می برند.

به اینکه کمبودی در انواع لوازم یدکی خودروهای سبک و سنگین در مشهد وجود ندارد، اما قیمت آن ها بسیار افزایش پیدا کرده و فروش واحدهای صنفی نسبت به سال گذشته کاهش یافته است.

دولار ارزان شد اما لوازم یدکی گران ماند

این در شرایطی است که به گفته کامیونداران سال گذشته در مقطعی قیمت دلار حتی تا ۱۸ هزار تومان رسید اما با کاهش حدود ۶ هزار تومانی قیمت دلار و رسیدن به کانال ۱۲ هزار تومان قیمت قطعات یدکی کامیون ها در همان سطح سال گذشته مانده است و کاهشی تجربه نکرده است.

گذشته از افزایش چند برابری قیمت لوازم یدکی، بازار لوازم یدکی خودروهای سنگین با کمبود قطعات مختلف دست و پنجه نرم

اصلاح تصویب نامه هیات وزیران در خصوص واردات چهار هزار و هفتصد دستگاه خودرو

۴۴۰۵۱ / ت ۵۵۱۷۳ هـ

شماره
تاریخ: ۱۳۹۸/۴/۱۶

جمهوری اسلامی ایران
رئیس جمهور
تصویب نامه هیئت وزیران

بسمه تعالی
"با صلوات بر محمد و آل محمد"

وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی - وزارت امور اقتصادی و دارایی
وزارت صنعت، معدن و تجارت - بنیاد شهید و امور ایثارگران

هیئت وزیران در جلسه ۱۳۹۸/۳/۲۹ به پیشنهاد های شماره ۴۰۰/۸۲۰/۶۸۷ مورخ ۱۳۹۷/۶/۱۳ بنیاد شهید و امور ایثارگران و شماره ۲۱۴۵۵۴ مورخ ۱۳۹۷/۱۰/۳۰ وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب کرد:

۱- بندهای (۳) و (۴) تصویب نامه شماره ۴۱۸۲۹/ت/۲۰۴۴۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۷ و جزء های (۳) و (۴) بند (الف) تصویب نامه شماره ۴۱۷۱۷/ت/۲۰۴۴۰۸ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۷ و اصلاحات بعدی آنها حذف و متن زیر به بند (۲) و جزء (۲) بند (الف) تصویب نامه های یاد شده اضافه و شماره سایر بندها و جزء ها به ترتیب اصلاح می شود:

"واردات حداکثر (۵۰۰) دستگاه خودرو در هر سال با استفاده از تسهیلات موضوع این تصویب نامه منوط به رعایت آیین نامه ضوابط فنی واردات خودرو و سایر قوانین و مقررات مربوط و سقف تعداد خودرو موضوع این تصویب نامه و پرداخت عوارض موضوع جدول بند (۱) تصویب نامه شماره ۶۲۹۲۴/ت/۵۴۵۲۲ مورخ ۱۳۹۶/۵/۲۴ برای خودرو های بنزین سوز مجاز است."

۲- در تصویب نامه شماره ۴۱۸۲۹/ت/۲۰۴۴۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۷، عبارت "ظرف پنج سال" به عبارت "ظرف سه سال" اصلاح می شود.

۳- تصویب نامه شماره ۱۲۱۴۷/ت/۵۲۴۸۸ مورخ ۱۳۹۵/۲/۵ لغو می شود.

اسحاق جهانگیری
معاون اول رئیس جمهور

رونوشت به دفتر مقام معظم رهبری، دفتر رئیس جمهور، دفتر رئیس قوه قضائیه، دفتر معاون اول رئیس جمهور، دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام، سازمان اداری و استخدامی کشور، سازمان برنامه و بودجه کشور، معاونت حقوقی رئیس جمهور، معاونت امور مجلس رئیس جمهور، دیوان محاسبات کشور، دیوان عدالت اداری، سازمان بازرسی کل کشور، معاونت قوانین مجلس شورای اسلامی، امور تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات، وزارت دادگستری، روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، دبیرخانه شورای اطلاع رسانی دولت و دفتر هیئت دولت ابلاغ می شود.