



بخشودگی دیر کرد جرایم بیمه شخص ثالث

صندوق تأمین خسارت بدنی کشور در آستانه دهه فجر انقلاب اسلامی؛ به‌منظور گسترش فرهنگ بیمه، جریمه دیرکرد تمدید بیمه شخص ثالث را می‌بخشد. هم‌زمان با طلوع ۴۱ سالگی انقلاب اسلامی با هدف گسترش فرهنگ بیمه و تسهیل در خرید پوشش بیمه شخص ثالث برای خودروهای فاقد بیمه؛ طرح ویژه‌ای آغاز می‌شود که طی آن جریمه دیرکرد تمدید بیمه شخص ثالث کلیه وسایط نقلیه در مدت اجرای این طرح ویژه بخشیده می‌شود. در این طرح کلیه وسایط نقلیه از اول بهمن لغایت ۳۰ بهمن ۹۸ مشمول بخشودگی جریمه می‌شود. همچنین ماشین‌آلات کشاورزی و موتورسیکلت‌ها از یکم بهمن ۹۸ تا ۳۱ فروردین ۹۹ مشمول بخشودگی جریمه هستند.



تبدیل رایگان خودروها به سیستم گاز سوز به‌زودی آغاز خواهد شد

حمید قاسمی دمچشمه، با اشاره به لیست کارخانه‌های مورد تأیید برای تبدیل خودرو بنزینی به گازسوز، گفت: «با هفت شرکت در حال مذاکره و بررسی هستیم و قراردادهای آن نیز آماده است و قرار شده تا ۲۵۰ مرکز مشخص شده، طی هماهنگی تجهیزات لازم را از این هفت شرکت تأمین کنند.» به گفته او، این ۲۵۰ مرکز همان مراکزی هستند که نام و آدرس آنها در شرکت بخش آورده شده اما ممکن است که تعداد آنها نیز افزایش یابد. اکنون نمی‌توان درباره عدد دقیق این جایگاه‌ها اظهار نظر کرد.

@tweekly_ir Info@Tweekly.ir ۳۰۰۰۴۱۱۴

مطالب، سوژه‌ها و نظرات خود را برای ما ارسال کنید

عضو هیئت‌مدیره انجمن قطعه‌سازان و عضو هیئت‌مدیره خانه صنعت و معدن تهران:

خروج رنو به نفع قطعه‌سازان بود



صنایع راهبردی دیگر تاکنون بیش از ۴۵۴ میلیون یورو کاهش ارزشی به ثبت رسیده است.

تاکنون تولید چند قطعه در میزهای تعمیر به مرحله تولید و انتقاد قرارداد رسیده‌اند؟

تا به امروز در این میز برای داخلی‌سازی ۳۵ قطعه قرارداد امضا شده که ۱۲ قطعه آن تاکنون به تولید انبوه رسیده است که متأسفانه مشکلات مالی قطعه‌سازان که پیش‌تر آن به این بخش از صنعت تحمل شده که مانع از دستیابی به توان اسمی در این بخش از صنعت شده است. در میز دوم تعمیق ساخت داخل صنعت خودرو، قرارداد همکاری با ۳۶ شرکت قطعه‌ساز با هدف داخلی‌سازی ۴۷ قطعه منعقد شد. در میز سوم صنعت خودرو نیز که در استان آذربایجان شرقی و در شهر تبریز برگزار شد، در حوزه خودرو، ۲۱ سازنده برای ساخت ۲۲ قطعه اعلام آمادگی کرده‌اند که ارزش قراردادهای هزار ۳۳۶ میلیارد تومان است و کاهش ارزشی ۹۹ میلیون یورویی را برای کشور به همراه دارد.

خروج رنو چه تأثیری بر آینده صنعت قطعه‌سازی خواهد داشت؟

خروج برند رنو از ایران فرصتی است تا قطعه‌سازان در این بخش اقدام به داخلی‌سازی کنند که اگر درصد داخلی‌سازی عدد خوبی را رقم بزند دیگر کسی به صرافت تحریم علیه ایران نمی‌افتد.

عملی در داخلی‌سازی رخ نمی‌دهد و میز دوم و سوم برای داخلی‌سازی قطعات به نتیجه نخواهد رسید.

پرداخت بهموقع، تعیین قیمت قطعات بر پایه نرخ واردات قطعه از خواسته‌هایی است که قطعه‌سازان در بسته تشویقی از خودروسازان انتظار دارند.

منظور از برگزاری میز تخصصی خودرو و قطعه بررسی چه موضوعاتی است؟

هم‌زمان با نام‌گذاری سال ۹۸ به نام سال رونق تولید از سوی رهبر انقلاب، سیاست اجرای نهضت داخل از سوی وزارت صمت با هدف حمایت از کالا و تولید ایرانی انجام شد. بر اساس اعلان عمومی شعار نهضت ساخت داخل و با هدف کاهش وابستگی ارزی و بتبع آن مقابله هوشمندانه با تحریم‌های ظالمانه، برنامه توسعه و تعمیق ساخت داخل در دستور کار وزارت صمت، معدن و تجارت قرار گرفت. تعمیق ساخت داخل یکی از هفت محور برنامه‌های وزارت صمت، معدن و تجارت برای تحقق سال رونق تولید محسوب می‌شود؛ هدفی که این وزارتخانه به‌منظور تحقق آن راه‌اندازی میزهای تعمیق ساخت داخل در رشته‌های مختلف را در دستور کار قرار داد و سعی را بر آن گذاشت تا با ایجاد این میزها، علاوه بر بررسی چالش‌های موجود در رشته‌های مختلف، مسیر رسیدن به افزایش داخلی‌سازی را محقق کند

با برگزاری این میزها در صنایع راهبردی خودرو و

به دلیل عدم پرداخت مطالبات معوق و عدم اصلاح قیمت از سوی خودروسازان بر مشکلات این بخش می‌افزاید. نجفی‌منش به چند سوال درباره این موضوع پاسخ داده است.

دلیل تأکید قطعه‌سازان بر تعیین زمان برای اصلاح قیمت قطعه از سوی خودروسازان چیست؟

تا زمانی که بسته‌های مشوق داخلی‌سازی قطعه از سوی خودروسازان برای قطعه‌سازان اجرایی نشود جذابیت لازم برای تعمیق داخلی‌سازی قطعات ایجاد نخواهد شد و اوضاع نگران‌کننده نقدینگی در واحدهای قطعه‌سازی، اجرای عملی میزهای داخلی سازی را به تعویق خواهد انداخت. اینکه تصور شود با هر شیوه‌ای قادر هستیم تا مشکل مالی این صنعت را حل کرد، اشتباه است چراکه امروز تنها تزریق پول مشکل خودروسازان و قطعه‌سازان را حل می‌کند. در شرایط تحریم صنعت خودرو که ۴۰ درصد هزینه نیروی انسانی و مواد اولیه تولید نیز از این قاعده به دور نمانده است خودروسازان باید با محاسبه دقیق به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی کنند که قطعه‌سازان بیش از این متضرر نشوند. طبق وعده خودروسازان در نهانیت تا پایان بهمن‌ماه اصلاحات به اطلاع قطعه‌سازان کشور می‌رسد. خودروسازان به‌منظور تسریع در روند تولید داخلی و پاسخ به تعهدات خود باید بسته مشوق داخلی‌سازی را تدوین و اعلام کنند تا زمانی که این بسته ابلاغ نشود اتفاق

این روزها اگرچه برگزاری میزهای تعمیق ساخت داخل، گام بزرگی برای کاهش ارزشی و وابستگی به خارج و همچنین تکمیل قطعه‌سازان تا زمانی که بسته‌های مشوق داخلی‌سازی از سوی خودروسازان تدوین و ابلاغ نشود و پول جاری قطعه‌سازان پرداخت نشود، جذابیت لازم برای تعمیق داخلی‌سازی قطعات به وجود نیامده و اتفاق عملی در داخلی‌سازی صورت نخواهد گرفت. هرچند به گفته محمدرضا نجفی‌منش، عضو هیئت‌مدیره انجمن قطعه‌سازان و عضو هیئت‌مدیره خانه صنعت و معدن تهران در گفتگو با هفته‌نامه «حمل‌ونقل»، گفت: «شرایط اقتصادی کشور به هیچ‌یک از تولیدکنندگان تایر اجازه نمی‌دهد تا با انبارکردن محصولات خود قادر باشند به حیات خود ادامه دهند. زیرا با این کار ناگزیر هستند برای ادامه فعالیت از بانک‌ها استقراض کنند.» مشروح این گفتگو را می‌خوانید:

سخنگوی انجمن تایر ایران :

عدم فروش نداریم

اقدام کارخانه‌های تولید لاستیک در خودداری از توزیع این محصول در بازار، احتکار محسوب شده و براساس قانون دستگاه قضا باید با محتکران برخورد کند تا درس عبرتی باشد برای کسانی که به هر دلیل گاه‌وبیگاه به‌قصد تشویب اذعان عمومی و برهم زدن نظم اقتصادی کشور کالایی را در عرضه به بازار کم یا زیاد می‌کنند. افزایش قیمت لاستیک در شرایط کنونی تخلف محرز قانونی است و دستگاه‌های نظارتی باید جلوی افزایش قیمت‌ها را بگیرند و قوه‌قضائیه به‌عنوان مدعی‌العموم باید از سوداگری دلالت در بازار لاستیک خودرو جلوگیری کند، زیرا این مسئله بازار را دچار التهاب و تنش خواهد کرد. مصطفی تنها، سخنگوی انجمن تایر ایران در واکنش به احتکار تایر از سوی تولیدکنندگان داخلی کشورمان، ضمن تکذیب این خبر به خبرنگار هفته‌نامه «حمل‌ونقل»، گفت: «شرایط اقتصادی کشور به هیچ‌یک از تولیدکنندگان تایر اجازه نمی‌دهد تا با انبارکردن محصولات خود قادر باشند به حیات خود ادامه دهند. زیرا با این کار ناگزیر هستند برای ادامه فعالیت از بانک‌ها استقراض کنند.» مشروح این گفتگو را می‌خوانید:

خبر خودداری صاحبان کارخانه‌ها از عرضه تایر به بازار با واکنش مجلس نیز همراه شده است، در این باره توضیحی دارید؟

خودداری از عرضه تایر به بازار از سوی تولیدکنندگان تایر اِدا امکان اتفاق افتادن نخواهد داشت چراکه، عدم عرضه لاستیک به بازار و انبار آن نیز به ورود سرمایه جدید دارد که با وضعیت اقتصادی پس از تحریم‌ها تأمین منابع مالی جدید برای تولیدکنندگان ممکن نیست و باید اقدام به اخذ وام از بانک‌ها کنند که سوده‌های کلان تسهیلات، هر بنگاه تولیدی را از آن گریزان کرده است. منطق اقتصاد حکم می‌کند تا تولیدکنندگان تایر برای به گردش درآوردن چرخه تولید و بازگشت سود به بنگاه اقتصادی خود از دیوگی محصولات در انبارها خودداری کنند و این اصل اقتصادی است که مانع از پذیرش عدم ارائه تایرهای تولیدشده کارخانه‌های به بازار نزد اهل فن می‌شود.

علت اینکه گفته می‌شود ارقام مورد استفاده در کارخانه‌های لاستیک هیولایی است، چیست؟

گردش مالی کارخانه‌های تولید لاستیک در تولید و خرید مواد اولیه به‌قدری بزرگ هستند که برخی از آن با عنوان «هیولا، یاد می‌کنند. به همین سبب مطلقاً امکان تولید و خودداری از فروش تایر در این بخش از صنعت خودرو متصور نیست و مجلس محترم نیز با نگاهی کارشناسانه‌تر باید به این مدل خبرها واکنش نشان دهد تا مانع تشویب اذعان عمومی شود. مدعیان مدارک و مستندات خودداری کارخانه‌های تولید تایر در فروش را ارائه کنند. قوه مقننه از جایگاه ویژه در جلوگیری شکل‌گیری چنین اتفاقاتی برخوردار است و به‌جای پرآشفتن افکار عمومی باید مانع از فضا سازی برای جولان دلالت در بازار لاستیک شوند. مسئولان نباید بر اساس شنیده‌ها و حدس و گمان به اظهار نظر بپردازند چراکه سودجویانی متصرف برخی اظهارنظر غیر کارشناسی هستند.

اخیرا دلالت بر بازار تایر پراید تمرکز داشته و موجب کم‌شدن این محصول در بازار شده‌اند. علت این موضوع با وجود از خط تولید خارج شدن این خودرو پرمصرف چیست؟

خودرو پراید مانند تمام اقلام پرمصرف موجب شده تا سودجویانی را به خود جذب کند تا اقلام مصرفی این خودرو نیز دستخوش سوءاستفاده برخی دلالت در بازار شود. از ابتدای سال، تولید تایر پراید در کشور حدود ۲۸ درصد رشد داشته است و عجیب آنکه با کمبود عرضه پراید به بازار، بازهم عنوان می‌شود که تایر پراید در بازار با کمبود روبه‌رو است. دلایلی که می‌تواند باعث کم‌شدن تایر پراید در بازار مصرف شوند، سودجویی دلالت، تقاضای بالای مصرف و دخالت واردکنندگان در برهم زدن نظم عرضه تایر هستند. پرمصرف بودن لاستیک پراید می‌تواند سود زیادی را متوجه دلالت کند و عاملی است تا این بخش از بازار را دچار بی‌نظمی کرده و ثبات را از آن دور کند.

علت اینکه دلالت تایر پراید را در بازار نشانه گرفته‌اند چیست؟
پرمخاطب بودن خودرو پراید و بتبع آن تایر این مدل خودرو می‌تواند عاملی باشد تا افکار عمومی مشوش شده و اعتراضات به دولت زیاد شود که خود عاملی است که نظم عمومی جامعه دستخوش تغییراتی باشد تا سودجویان در سایه آن به خواسته‌های مغرضانه خود دست پیدا کنند.

بنزین به استاندارد درسد کاری از موتورهای یورو ۵ هم بر نمی‌آید

معمای بنزین استاندارد

در چنین شرایطی بهتر بود طرح جایگزینی خودروها و موتورهای فرسوده با خودروهای با استاندارد یورو ۴، همچنین جایگزینی خودروهای تجاری و وانت‌های فرسوده پیگیری می‌شد. سالیانه بین ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید می‌شود که حتی اگر ۳۰ درصد آنها با موتورهای یورو ۵ عرضه شود، از آنجایی که توزیع بنزین با استاندارد یورو ۵ در کشور انجام نمی‌شود با هدف ضربتی کاهش آلودگی هوا همچواتی ندارد.

یک دستگاه پیکان کاربراتوری فرسوده ۷۰ برابر یک خودروی یورو ۴ آلودگی ایجاد می‌کند، در صورتی که جایگزینی یک خودروهای یورو ۴ با یورو ۵ تنها ۲۰ تا ۳۰ درصد کاهش آلودگی به همراه خواهد داشت؛ ضمن اینکه صاحب خودروی پیکان قدرت خرید خودروی یورو ۵ را ندارد. یک موتورسیکلت فاقد استاندارد روزی نیز هفت برابر یک خودروی با استاندارد یورو ۲ آلودگی ایجاد کرده و آلودگی اتوبوس‌ها و کامیون‌ها ده‌ها برابر یک خودروی یورو ۴ است؛ بنابراین اجرای چنین طرح‌هایی در خودروسازان در شرایط کنونی، رفتن راه اشتباه است. مطابق مشخصاتی که خودروسازان در اختیار قرار می‌دهند، توان تولید موتورهای یورو ۵ از سوی قطعه‌سازان در کشور وجود دارد. انجام چنین طرحی کار پیچیده‌ای نیست، بخشی از قطعات مورد نیاز در داخل وجود دارد و بخشی از قطعات مورد نیاز در داخل وجود دارد، بخشی دیگر باید از خارج تأمین شود، همچنین در سیستم موتور و قوای محرکه، نرم‌افزار و باید تغییراتی ایجاد شود. بسیاری از کسانی که دستی بر آتش خودروسازی دارند می‌گویند: شرکت‌های خودروسازی به دلیل افزایش آلودگی خودروها، سعی در تولید خودروهایی کرده‌اند که آلودگی کمتری تولید کند، استانداردهای آلودگی، با اسم «یورو» شناخته می‌شوند. اما شرکت‌های داخلی این استانداردها را رعایت نمی‌کنند و خودروهای غیراستاندارد، یکی از مهمترین علت آلودگی هوا به شمار می‌روند.



نقاط کشور انجام نمی‌شود؛ در چنین شرایطی استفاده از بنزین یورو ۴ در موتورهای یورو ۵ به کاهش راندمان می‌انجامد و به معنای دور ریختن سرمایه است و موجب افزایش مراجعه صاحبان این خودروها به تعمیرگاه‌ها می‌شود. پیش‌تر شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی اعلام کرد: «علاوه بر توزیع روزانه بنزین باکیفیت و با میزان گوگرد زیر ۵۰ پی‌پی‌ام مطابق استاندارد یورو ۴، اکنون گازوئیل یورو ۴ در هشت کلان‌شهر و کل استان تهران و ۳۲۰ جایگاه در جاده‌های اصلی کشور توزیع می‌شود. این در حالی است که خودروسازان و قطعه‌سازان موفق به تولید موتورهای با استاندارد کیفی آلودگی یورو ۵ شده‌اند. در ناوگان حدود ۱۷ میلیون خودروهای سواری کشور، نزدیک به دو میلیون دستگاه خودروهای از رده خارج، همچنین ۱۰ میلیون دستگاه خودروی با استاندارد پایین‌تر از یورو ۲ وجود دارد.»

خودروها همراه با موتورسیکلت‌ها، اتوبوس‌ها و کامیون‌ها عمده منابع متحرک آلودگی کلان‌شهرها هستند

بنزین یورو ۵ در کشور وجود ندارد و از طرفی توزیع بنزین یورو ۴ در همه