

اقتصاد سرآمد

سعهشنبه۲۳دیپهشت ۱۴۰۰-شماره ۱۶۰

اخبار حمل و نقل ۱

هواپیمای ایران ۱۴۰ تغییر کاربری داد

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد که تاکنون مجوزی برای هواپیمای ایران ۱۴۰ که به تازگی تغییر کاربری داده است، صادر نشده و این هواپیما برای بهره برداری در بخش نظامی، نیازی به مجوز سازمان هواپیمایی ندارد.به گزارش اقتصادسرآمد، کاپیتان تورج دهقانی زنگنه با اعلام این خبر که هواپیمای ایران ۱۴۰ تغییر کاربری داده است، در خصوص صدور مجوز از سوی سازمان هواپیمایی کشوری به این هواپیما توضیح داد: ما چندی پیش از این هواپیما بازدید کردیم، اما تاکنون هنوز مجوزی از سوی سازمان هواپیمایی کشوری برای بهره برداری در بخش غیرنظامی صادر نشده است.وی در ادامه افزود: این هواپیما به هواپیمای ترابری تغییر کاربری داده شده تا در بخش نظامی از آن استفاده شود اما به محض اینکه به مرحله تولید برسد و نیاز به پرواز در بخش غیرنظامی داشته باشد ما بررسی کرده و به آن مجوز خواهیم داد، اما این هواپیما در بخش ترابری نظامی نیسازی به مجوز سازمان هواپیمایی کشوری ندارد.رئیس سازمان هواپیمایی کشوری در پاسخ به این سؤال که آیا سازمان صنایع هوایی نیروهای مسلح برای اخذ مجوز در بخش غیرنظامی از سازمان هواپیمایی درخواست مجوز کرده‌اند و صدور مجوز چه میزان زمان خواهد برد، گفت: بله درخواست داشته‌اند اما ممکن است فرایند صدور مجوز طولانی شود اما تا زمان امکان بهره‌برداری از آن در بخش نظامی امکان‌پذیر است.بنابراین گزارش، در سال ۷۳، وزارت دفاع با همکاری یک شرکت اوکراینی قرارداد ساخت این هواپیما را منعقد کرد و دو سال بعد، این پروژه اجرایی شد و در سال ۷۹اولین هواپیمای ایران ۱۴۰ از خط تولید هسا (واپسته) به وزارت دفاع) خارج شد، اما حدود ۵ سال صدور مجوزهای پروازی این هواپیما از سوی سازمان هواپیمایی کشوری به طول انجامید که در سال ۹۳ درنهایت با سقوط این هواپیما، این پروژه به طور کلی کنار گذاشته شد.

.....

اتمام بهسازی سطوح پروازی

فرودگاه امام (ره) تا شهریور ۱۴۰۰

شهر فرودگاهی امام (ره) از شهرهای برنامه اصلاح استریپ ها و مرمت سطوح پروازی این فرودگاه و اتمام آن تا شهریور امسال خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، شهر فرودگاهی امام (ره) اعلام کرد: عملیات اصلاح استریپ ها و ترمیم سطوح پروازی فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) که از اواخر سال گذشته شروع شده همچنان در حال اجراست.این پروژه در راستای حفظ استانداردها و ارتقای کیفیت عملیات پروازی در فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) آغاز و در حال انجام است. شهر فرودگاهی امام اعلام کرده پروژه اصلاح استریپ باند ها همراه با بهسازی سطوح پروازی پس از گذشت حدود ۵ سال از آخرین مرمت سازی، با مشارکت سرمایه گذار بخش خصوصی تا پایان شهریور ماه ۱۴۰۰ به اتمام خواهد رسید.

.....

نقش مهندسان طراح در تشدید خسارت های زلزله

مقام مسئول وزارت راه و شهرسازی با اشاره به دلایل شدت خسارت زلزل سال‌های اخیر در استان‌های مختلف کشور، گفت: یکی از دلایل نبود آموزش صحیح مهندسان طراح است.به گزارش اقتصادسرآمد، حامد مانی فر یادآور شد: بررسی‌های انجام شده توسط کارشناسان دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان نشان می‌دهد عمده خسارت‌های فنی وارده به ساختمان‌های مسکونی در زلزله‌های چند سال گذشته شامل عدم اجرای درست مهار دیوارهای پیرامونی و داخلی، عدم اجرای درست دیوارهای محوطه و مهار مناسب آن، عدم اتصال مناسب قطعات نما، عدم اجرای درست مهار جانبی سقف‌ها و عدم اجرای سناژهای قائم و افقی بوده است.وی افزود: دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان از سال ۹۶ و بعد از وقوع زلزله آبان سرپل ذهاب، تدوین دستورالعمل مهار اجزای غیرسازه‌ای معماری را در دستور کار قرار داد که نتیجه منجر به تهیه پیوست ۶ آیین‌نامه طراحی ساختمان‌ها در برابر زلزله، استاندارد ۲۸۰۰ با موضوع طراحی لرزه‌ای و اجرای اجزای غیرسازه‌ای معماری شد که از تیرماه ۹۸ با ابلاغ وزیر راه و شهرسازی لازم‌الاجرا است. وی یکی از دلایل اصلی تخریب دیوارهای پیرامونی و داخلی در ساختمان‌های احداث شده در داخل و در ساختمان‌های احداث شده در خارج از کشور، عدم اجرای صحیح مهار ها که در پیوست ۶ استاندارد ۲۸۰۰ به آن اشاره شده مر تبط دانست و تصریح کرد: عدم آموزش صحیح مهندسان طراح،ی ناظر و مجری و عدم آگاهی مالکان پروژه‌ها از اجرای صحیح مهار ها از دلایل اصلی تخریب دیوارهای پیرامونی و داخلی در ساختمان‌های احداث شده است.مدیر کل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان ایرادهای مشاهده شده در ساختمان‌های تخریب شده در زلزله‌ها را ناشی از رعایت نشدن اجرای صحیح مفاد پیوست ۱۲ استاندارد ۲۸۰۰ اعلام کرد و گفت: اتصال کامل وادارهای قائم به سقف و عدم حرکت ایسن وادارها در زمان وقوع زلزله منجر به انتقال نیروی زلزله به دیوارها و تخریب دیوار خواهد شد.استفاده نکردن از میلگرد بستر به همراه وادار قائم برای حفظ و یکپارچگی دیوار از مواردی است که جزو اشکال و ایرادهای ساختمان‌ها شناخته شد.



گروه راه و ساختمان – گسترش سریع و در حال تحول اینترنت اشیا بی شک یک ایده استراتژیک و بسیار تاثیر گذار بوده و در این میان یکی از تاثیر گذارترین بخش‌ها در اینترنت اشیا، حمل و نقل هوشمند است که شبکه های «ادهاک خودرویی» به عنوان یکی از شاخه‌های مهم آن به شمار می رود. اینترنت آینده نه تنها شامل شبکه‌ای گسترده از میلیون‌ها دستگاه محاسباتی و نرم‌افزارها است، بلکه میلیاردها دستگاه شخصی، سنسورهای مدرن و محرک‌ها، روبات‌ها و اشیا‌ی پیشرفته، هوشمند و دیجیتال‌ی رانیز شامل می شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، افزایش توان حمل و نقل در کشورها در حال توسعه و پیشرفته با ساخت مسیرهای گوناگون و افزایش چشم‌گیر تعداد وسایل نقلیه همراه بوده اما از طرف دیگر مشکلات بزرگی را نظیر افزایش ترافیک و تصادفات ناشی از آن پدید آورده است. ژنّت (VANET) در واقع شبکه‌ای از خودروهای در حال حرکت است که قابلیت ارتباط با یکدیگر و اشتراک گذاری اطلاعات بین خودروها را تا شعاع ۳۰۰ متر توسط فناوری DSRC (Dedicated Short Range Communication) فراهم می کند.

شبکه‌های ادهاک خودرویی در واقع نوع خاصی از شبکه‌های ادهاک هستند که گروه‌های آن وسایل نقلیه خواهند بود و هر وسایل نقلیه می تواند به شکل مستقل در هر لحظه خودروهای اطرافش را شناسایی کرده و با اتصال به آن‌ها یک شبکه تشکیل دهد و انتقال اطلاعات را برقرار سازد.

ضرورت استارت استفاده از وِنت در حمل و نقل

مسعد طبیعی استاندارد دانشکده مهندسی عمران و حمل و نقل دانشگاه صنعتی امیرکبیر در گفت و گو ورود کرد و از جمله این بازارها حوزه معدن و ارائه خدمات آزمایشگاهی در بخش حفاری و شمارت حداکثری در طرح اقدام ملی مسکن است. به گزارش اقتصادسرآمد، مجید کاپنور در جلسه ویدئو کنفرانسی با مدیران مناطق و استانی کشور که با حضور اعضاء هیات مدیره و مدیران ستادی بر گزار شد، گفت: شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک چند اولویت جدی را در سال ۱۴۰۰ دنبال می کند از جمله نوسازی و بروز رسانی تجهیزات، تامین تجهیزات مورد نیاز از بخش خصوصی و پیگیری بیمه قرارداده‌ا در سراسر کشور است.کاپنور با بیان اینکه در سال ۱۴۰۰ باید دوره‌های آموزشی از لحاظ مدت آموزش و کیفیت آموزشی افزایش چشمگیر داشته باشد، افزود: باید تلاش شود ضمن برگزاری دوره‌ای آموزشی ضمن خدمت پرسنل و مدیران سایر دستگاه‌های اجرایی در سطح استان‌ها، دوره‌های آموزشی را از ۱۹ هزار ساعت-نفر به ۴۰ هزار ساعت - نفر در سال جدید افزایش دهیم،وی با اشاره به اینکه برای تحقق اهداف و اعتلای نام شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک در سال جدید باید تلاش مضاعفی را در همه سطوح انجام دهیم گفت: همه پرسنل و مدیران باید با تعصب مضاعف تلاش کنیم تا تحول خوبی منطبق با سیاست‌های کلان وزارت راه و شهرسازی در شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک به وجود آوریم و برای تحقق این امر نیاز به مسئولیت‌پذیری و همکاری همه جانبه پرسنل و مدیران این شرکت در سراسر کشور است.مدیرعامل شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک با اشاره به اینکه شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک با اقداماتی که انجام می دهد بتواند کام مردم را تسخیرین کند افزود: وزارت راه و شهرسازی در طرح اقدام ملی مسکن ساخت ۴۰۰ هزار واحد مسکونی را در دستور کار دارد که شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک با ورود به این بازار تلاش می کند با ارتقاء کیفی این پروژه کلان عمرانی، حلاوت و شریربنی این اقدام را به جامعه هدف برساند و سهم بزرگی در شیرین شدن کام مردم ایران داشته باشیم.کاپنور در ادامه با اشاره به تعریف خدمات آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک تصریح کرد: ما برای تعریف‌های هر بخش احترام قائلیم و تعریف‌های نظام مهندسی و خدمات ژئوتکنیک که مجزا قیمت گذاری می شوند را متناسب با نوع کارفرما و قوانین مربوطه رعایت میکنیم و در طرح اقدام ملی مسکن نیز شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک با تخفیف ویژه نقش افرینی خواهد کرد.

سالانه تا ۲۵ میلیون مترمربع در دوره قبل تراکم‌فروشی شد

شهردار تهران گفت: در دوره قبل در حدود هشت میلیون مترمربع در سال فروش تراکم رخ می داد و در برخی سال‌ها این آمار حتی به ۲۵ میلیون مترمربع رسید؛ اما اکنون سالانه حدود سه میلیون مترمربع پروانه صادر می شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، پیروز حناچی اظهار داشت: تراکم فروشی در آن دوره به آنچه که در پروانه ساخت تعیین شده بود، محدود نبوده و بسیار بالاتر است.شهردار تهران اضافه کرد: ما در شرایطی مدیریت شهری پایتخت را آغاز کردیم که در شهرداری تهران بی‌نظمی مطلق حاکم بود و در این مدت تلاش شد به همه موارد و تخلفات رسیدگی کنیم. وی ادامه داد: تلاشمان عمل متفاوت از دوره قبل و اداره شهر برای شهروندان بود نه اینکه سرمایه‌گذاران مدیریت کنند و در این راه سعی شد مسیر ۳۰ سال گذشته که ارزش‌های تاریخی تهران را رو به نابودی می برد، تغییر دهیم.شهردار تهران اظهار داشت: شهری که با ۲۵ سرمایه گذار اداره شود عارضه‌های را ایجاد خواهد کرد چنان که در دوره قبل بود اما ما سعی کردیم شهر را برای ۸۰۰ میلیون نفر اداره کنیم.

بررسی «اقتصادسرآمد»، مزایای بر خورداری حمل و نقل از وِنت در تهران

ضرورت استارت استفاده از وِنت در حمل و نقل



وسایل نقلیه یک تکنولوژی است که در آن از وسایل نقلیه متحرک به عنوان شبکه برای ساختن یک شبکه موبایل استفاده می شود. وِنت هر ماشینی را به یک روتر بی سیم یا شبکه تقسیم می کند و به آن‌ها در فواصل ۱۰ تا ۳۰۰ متر امکان ارتباط با یکدیگر را می دهد و در عوض یک شبکه با ابعاد گسترده تشکیل می دهد.

مزایای برخورداری حمل و نقل

از وِنت در تهران

وی افزود: به محض خروج ماشینی از شبکه و عدم توانایی در یافت سیگنال توسط آن، ماشین‌های دیگر امکان ملحق شدن به شبکه و دیگر ماشین‌ها را دارد و بدین سان یک شبکه اینترنت بی سیم ساخته می شود. امکان استفاده از این تکنولوژی توسط پلیس و آتش نشان‌ها می تواند مفید باشد. در شهر تراکمی چون تهران این تکنولوژی بسیار مفید فایده خواهد بود.

اما مزایای وِنت

وی با اشاره به این نکته که، وِنت چندین مزایا به هر شبکه‌ای با هر ابعاد می دهد، اما در عوض نگرانی‌های سلامتی و امنیتی را نیز برای کاربران به همراه دارد،د ایراز داشت: وِنت به عنوان یک محصول بالقوه کاربر را محدود نمی کند و در

برگزیده حمل و نقل ۱

معاون برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهرسازی

تصویب ۴۰ طرح موضعی و موضوعی در شورای عالی شهر سازی و معماری تهران



معاون شهرسازی و معماری شورای شهر تهران با بیان اینکه طرح‌های موضعی و موضوعی از جمله اقدامات معاونت شهرسازی و معماری است،گفت: در ۴۰ماه گذشته نزدیک به ۴۰ طرح موضعی و موضوعی به تصویب کمیسیون ماده ۵ و شورای عالی شهرسازی و معماری رسید.به گزارش اقتصادسرآمد، عبدالرضا گلپایگانی در نشست خبری شهردار و معاونان با اصحاب رسانه با بیان اینکه وقتی طرح‌های تفصیلی تهران تهیه شد در ابتدا نزدیک ۶۰۰ طرح موضعی تعیین شد که باید معاونت شهر سازی این طرح ها را به سامان می رساند، افزود: همچنان ۱۰۰ طرح موضعی و موضوعی به عهده معاونت شهرسازی است. وی با اشاره به اهمیت این طرح ها گفت: تقریباً ۱۰۰سال گذشته همواره حفظ معماری جزو قوانین ما بود، نمونه ای واقعی اجرایی شده این قوانین بسیار نادر است. در تمام قوانین هر حفظ وراثت ایرانی – اسلامی تاکید شده است و بهرین ا مدیران از رشد هر حفظ معماری ایرانی تاکید داشتند. طرح نفر آباد با نگاه معماری ایرانی –اسلامی به تصویب کمیسیون ماده ۵ رسید و اجرای آن با سازمان نوسازی به کمک معاونت فنی و عمرانی آغاز شده است.معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران با اشاره به این که در خیابان ولیعصر اهمیت تاریخی برای شهر تهران دارد، تاکید کرد: حفظ خیابان ولیعصر که به عنوان محوری به ثبت ملی رسیده است، در دستور کار معاونت های مختلف شهرداری است و طرح تفصیلی این خیابان تهیه شده است.گلپایگانی با اشاره به طرح دیگر این معاونت افزود: خیابان فدائیان اسلام در جنوب شرقی تهران تقریباً از ۳۰ سال گذشته با اهمیت بالا تلقی و محرک جنوب شرقی تهران محسوب شده است، اما ۳۰ سال فریز بودن این محور، شالوده توسعه جنوب شهر تهران را با خلل روبرو کرده بود که با بازآفرینی این محور به کمیسیون ماده ۵ رسید. این محدوده با ۵۰۰ هکتار در مناطق ۲۰، ۱۶، ۱۱ و ۱۲ است.معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران با اشاره به این که فشارباز و طولانی ترین راه پیاده که ارتباط پایین خط و بالای خط تهران- تبریز است، گفت: برای این طرح یک مسابقه بین المللی برگزار شد. در نهایت دقت طرحی انتخاب و در حال اجراست که در جنوب غرب تهران این محور همان کاری را انجام بدهد که فدائیان اسلام در شرق انجام می دهد. حدود ۴۰ پروژه است که هر کدام ارزش بسیار زیادی برای شهر تهران ایجاد می کنند.وی با تاکید بر اینکه صدور پروانه ابزار قدرتمندی برای تحقق طرح های شهری است،گفت: با استفاده از زیر ساخت ها هیچ پروانه ای خلاف ضوابط شهر سازی صادر نمی شود. با استفاده از زیر ساخت ها امکان کنترل نقشه را فراهم کرده ایم.

معاون برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهرسازی



معاون برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهر سازی گفت: حذف تبصره ۱۹ از قانون بودجه ۱۴۰۰ برای پروژه‌های عمرانی تبعات جدی دارد.به گزارش اقتصادسرآمد، امیر محمود غفاری یادآور شد: در یک برآورد کلی با نرخ فهرست بها سال ۹۹ هزینه احداث یا تکمیل پروژه‌های موجود در پیوست یک قانون بودجه در حوزه زیرساخت‌های حمل و نقل حداقل حدود ۵۰۰ هزار میلیارد تومان است. این در حالی است که کل بودجه عمرانی کشور برای همه دستگاه‌های اجرایی کشور معادل یک‌پنجم رقم مورد نیاز مذکور برای پروژه‌های موجود زیرساخت‌های حمل و نقل نیز نیست. وی ادامه داد: این بدان معناست چنانچه قرار باشد تأمین منابع مالی مورد نیاز صرفاً از منابع بودجه عمومی آمده داشته باشد، تکمیل این طرح‌ها بدست احساناب عدم‌الغیغ‌های قابل‌باید و هزینه‌های استهلاک و تعدیل‌ها و ... حداقل چندین دهه زمان می‌برد. وی با بیان این که طرح‌های زیرساختی حمل و نقل اعم از جاده و ریل به دو بخش کلی تقسیم می‌شوند، افزود: بخش اول، طرح‌های دارای بازده اقتصادی مطلوب و توان درآمذایی مناسب که اصطلاحاً خودکفا هستند و بخش دوم، طرح‌هایی که به دلایل مختلف امکان درآمذدایی از آنها وجود ندارد و لسی جزو وظایف حاکمیت در حوزه ارائه خدمات عمومی محسوب می‌شوند.معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: در این چارچوب در حوزه برنامه‌ریزی کلان، راهکاراصلی حل این معضل تلاش برای تأمین منابع مالی غیردولتی از طریق مشارکت عمومی –خصوصی برای طرح‌های خودکفا مثل آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و راه‌های اصلی با توافقی قابل توجه و درمقابل تخصیص منابع محدود موجود بودجه عمومی به حوزه خدمات عمومی حاکمیتی نظیر راه‌های روستایی و راه‌های فرعی مورد نیاز کشور است. غفاری اضافه کرد: برای عملیاتی کردن راهبرد فوق، بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی این اجازه در بند ۶ تبصره ۱۹ در قانون بودجه سال ۱۳۹۹ به وزارتخانه داده شد تا بتواند برای تأمین منابع مالی احداث یا تکمیل بزرگراه‌ها و راه‌های اصلی نیز مانند آزادراه‌ها از روش مشارکت بخش غیر دولتی استفاده کند. به گفته وی، با برنامه‌ریزی انجام گرفته در یک اقدام جهادی وزارت راه و شهرسازی با استفاده از ظرفیت تبصره (۱۹) قانون بودجه کل کشور موفق به تأمین بیش از ۸۰ هزار میلیارد ریال منابع (۲۴،۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار از محل تبصره ۱۹ و جذب سرمایه‌گذاری بخش غیر دولتی از محل بند ۶) تبصره مذکور به ارزش تقریبی ۶۰،۰۰۰ میلیارد ریال) برای قریب به هزار کیلومتر انواع طرح جاده‌ای و ریلی در سراسر کشور شد.

گزارش

خداحافظی با لاستیک سنگین دولتی برای همیشه

با اتمام لاستیک‌های سنگین وارداتی با ارزش ۴۲۰۰ تومانی و لغو صدور حواله خرید لاستیک از سوی سازمان راهداری، رانندگان از افزایش قیمت این کالای استراتژیک در صنعت حمل و نقل خبر می دهند.

به گزارش اقتصادسرآمد از مهر، از خرداد ماه سال گذشته، با تصویب ستاد اقتصادی دولت، لاستیک سنگین که کالاهای اساسی خارج و واردات آن از شمول دریافت ارز دولتی حذف و نهایتاً قرار شد لاستیک‌های سنگین

با ارز نیمایی وارد شوند.

با این حال مقرر شد آن دسته از واردکنندگان که واردات لاستیک سنگین تا پس از تاریخ تصویب دستورالعمل جدید را ثبت سفارش کنند، همچنان با ارز ۴۲۰۰ تومانی لاستیک وارد کنند.

این موضوع سبب شد تا شهریور ماه سال گذشته لاستیک با قیمت دولتی که حواله‌های دریافت آن از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای صادر می‌شد، در بازار موجود باشد.

همچنین تعدادی از عوامل فروش و واردکنندگان هم که اقدام به احتکار لاستیک‌های سنگین کرده بودند، با پیگیری‌های وزیر راه، به تعزیرات معرفی شده و لاستیک‌های احتکار شده تا پایان سال گذشته در بازار توزیع شدند.

این اتفاق سبب شده بود تا قیمت لاستیک سنگین کمتر دچار التهاب شده و پس از یکی دو بار کثی و قوس به دلیل خودداری عوامل فروش از عرضه لاستیک حواله‌ای، نهایتاً به ثبات نسبی برسد.

اما با اتمام کامل لاستیک‌های سنگین وارداتی با ارز دولتی، هم قاچاق

لاستیک افزایش یافت و هم قیمت‌ها در بازار به نرخ نیمایی و حتی بالاتر از آن رسید. تولیدکنندگان داخلی نیز با عرضه خارج از سامانه کالا» (سامانه عرضه لاستیک سنگین متعلق به وزارت صمت)، به این نابسامانی دامن می‌زنند. در نهایت هم قرار شد وزارت صمت اجازه دهد تا تولیدکنندگان داخلی، بخشی از لاستیک سنگین خود را خارج از سامانه مذکور عرضه کنند.مدیرکل مسافری سازمان راهداری: دیگر هیچ عرضه‌ای برای لاستیک سنگین دولتی نداریم

داریوش باقرجوان مدیرکل دفتر حمل و نقل مسافری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای دربار لغو توزیع لاستیک سنگین با نرخ دولتی اظهار کرد: توزیع لاستیک‌های سنگین از سازمان راهداری منتزع و به طور کامل به وزارت صمت منتقل شده است.

وی افزود: این وزارت خانه، سامانه کالا را راه اندازی کرده و دیگر لاستیک با ارز ترجیحی وجود ندارد؛ لاستیک سنگین صرفاً با ارز نیمایی وارد می‌شود. ما به رانندگان اعلام کرده ایم که با مراجعه به سامانه کالا با ضمانت قیمت از سوی وزارت صمت، لاستیک را خریداری کنند.

باقرجوان گفت: فعالیت سامانه توزیع لاستیک سازمان راهداری به طور کامل متوقف شده و چیزی از لاستیک‌های دولتی باقی نمانده است.

وی در خصوص اینکه آیا رانندگان از این وضعیت راضی هستند یا خیر؟ گفت: این موضوع را وزارت صمت باید پاسخ دهد؛ اگر هم گلایه‌ای در خصوص قیمت باشد، باید با صنف رانندگان صحبت کنید؛ تعهدی هم که وجود دارد، بر عهده وزارت صمت است از ابتدا هم توزیع لاستیک سنگین جز وظایف وزارت صمت بود اما از سال ۹۷ –برای دوروی به راهداری منتقل شد و ما صرفاً حواله خرید را صادر می‌کردیم که این موضوع متغی شده است.باقرجوان ادامه داد: مشخص است که رانندگان از افزایش قیمت لاستیک راضی نیستند اما شکل‌های صغنی بیشتر در جریان آن هستند؛ ولی افزایش قیمت لاستیک، قطعاً قیمت تمام شده حمل را افزایش می‌دهد.

وی درباره موضوع توزیع لاستیک از سوی سازمان راهداری در ۳ سال اخیر توضیح داد: در سال‌های اخیر، واردکننده، لاستیک سنگین وارد می‌کرد؛ بعد به عامل فروش می‌داد، عامل فروش هم مشخصات لاستیک‌های وارداتی را در سامانه وزارت صمت وارد می‌کرد؛ وزارت صمت هم به سازمان راهداری تعداد و مشخصات لاستیک‌ها را موجود در مراکز فروش را ارائه می‌داد؛ سپس ادارات کل راهداری استان‌ها، با استفاده از اطلاعاتی که در

سامانه وزارت صمت بود، برای رانندگان حواله صادر می‌کردند تا از عوامل فروش دریافت کنند؛ بنابراین ما هیچ نقشی در نحوه واردات و فروش آن نداشتیم. فقط اگر فروشنده از عرضه آنها خودداری می‌کرد، با شکایت رانندگان، عامل فروش را به تعزیرات معرفی می‌کردیم.

احمد کریمی دبیر کانون کامیون داران در گفت و گو با خبرنگار مهر درباره توقف عرضه و توزیع لاستیک سنگین دولتی از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اظهار کرد: ما از ابتدا هم با اصل این موضوع که لاستیک

سنگین از زمره دریافت ارز دولتی خارج شود مخالف بودیم.

وی افزود: البته دولت معتقد است که نباید برای هیچ کالایی ارز دولتی و ترجیحی در نظر گرفت و این نوع مشکلاتی برای اقتصاد کشور در پی دارد

اما در زمانی که لاستیک با ارز ترجیحی در بازار توزیع می‌شد، نرخ لاستیک

را متعادل نگه داشته بود. به محض اینکه اعلام شد ارز ترجیحی از لاستیک

سنگین حذف شده و با ارز نیمایی امکان واردات آن هست، قیمت لاستیک

۲۵ درصد افزایش یافت. دبیر کانون کامیون‌داران ادامه داد: قبلاً بخشی از

لاستیک‌ها با ارز دولتی که وارد شده بود اما به دلیل کرونا، امکان توزیع آن

نبود و تأخیر در واردات آنها اتفاق افتاد، به محض این که وارد بازار شد، با

نرخ ارز دولتی توزیع شد که توانست تا حدودی بازار را کنترل کند اما الان

اعلام شده که به طور کامل لاستیک‌های سنگین وارداتی با ارز دولتی به اتمام

رسیده اند و می‌بینیم که نرخ لاستیک سنگین افزایش یافته است.

کریمی با بیان اینکه افزایش قیمت لاستیک سنگین، در افزایش قیمت تمام

شده و همسب در نرخ تمام شده کالاهای مصرفی عمومی اثر گذار

است، گفت: دولت می‌توانست در زمانی که کالاها در بازار با افزایش قیمت

مواجه هستند، با نگاهداشتن لاستیک در بازار با ارز ترجیحی و دولتی، جلوی

تورم عمومی را به میزان قابل توجهی بگیرد.

وی ادامه داد: متأسفانه در بازار آزاد لاستیک سنگین اتفاقی که رخ داده این

است که لاستیک سنگین به صورت آزاد از لاستیک با ارز نیمایی ازان‌تر

است چون بخشی از لاستیک‌های وارداتی به صورت غیر رسمی (قاچاق)

وارد کشور شده و به صورت غیر رسمی در بازار عرضه می‌شوند و

هزینه‌های مرتب‌تر به واردات رسمی را پرداخت نمی‌کند.

این عامل صغنی صنعت حمل و نقل تصریح کرد: لاستیک‌هایی که به صورت

غیر رسمی وارد شده اند، متأسفانه تاریخ مصرف آنها گذشته و چون در

تاریخ تولید آنها قدمت نمی‌شود و در نتیجه رانندگان آنها را خریداری می‌کنند

با غافل از آنکه متوجه خسارات سنگینی که استفاده از لاستیک‌های سنگین

تاریخ مصرف گذشته برای کامیون داران و به مراتب سنگین‌تر، برای

اتوبوس داران در پی دارد، باشد. وی خاطر نشان کرد: هیچ گونه نظارتی در

بازار توزیع لاستیک نیست چه لاستیک‌های وارداتی و چه تولید داخل؛ ما

الان نمی‌دانیم فرمول قیمت گذاری لاستیک سنگین به چه صورت است؛

این در حالی است که بر اساس محاسبات ما، لاستیک‌های سنگین می‌تواند

با نرخ‌های بسیار مناسب‌تری در خدمت رانندگان قرار گیرد؛ ولی به

محض اینکه توزیع می‌شوند، قیمت آنها افزایش می‌یابد و هیچ فرد حقیقی

با حقوقی پاسخگو نیست.

دبیر کانون کامیون‌داران کشور اظهار کرد: رانندگان کامیون‌های حامل مواد

سوختی که به دلیل حساسیت بالای حمل، باید از لاستیک‌های با کیفیت

اروپایی مانند میشلن استفاده کنند، با افزایش فوق العاده قیمت آنها مواجه

شده اند. وی درباره قیمت لاستیک‌های سنگین تولید داخل گفت: قیمت

لاستیک‌های تولید داخل، در سامانه توزیع (سامانه کالا) بالاتر از نرخ آنها

مخالف هستند و ستاد تنظیم بازار مو وقتت کرده تا بخشی از آنها خارج

از سامانه عرضه شود؛ با توجه به اینکه از تولیدکنندگان داخلی

لاستیک سنگین جلسه‌ای داشتیم و در خصوص افزایش کیفیت آنها به تفاهم

رسیدیم. فقط یک کار خانه داخلی، لاستیک سیمی (رادبال) تولید می‌کند

و در بحث لاستیک‌های نخی (بایاس) که تولید انبوه داریم، باید کیفیت آن

افزایش یابد. وی خاطر نشان کرد: سبایز ۱۲-۲۴ پُر مصرف ترین لاستیک

سنگین کشور است؛ در بخش لاستیک‌های سیمیی (رادبال) نیز با کمبود

ما مواجهیم اما مشکلی برای تأمین لاستیک‌های نخی (بایاس) وجود ندارد؛

همچنین قیمت لاستیک چینی درجه یک هم در روزهای اخیر از جفتی ۱۰

به ۱۳ میلیون تومان افزایش یافته است.