

صنعت
موتور سیکلت
Motorcycle Industry

ماهنامه اختصاصی
 علوم پایه و فنی و مهندسی
 خودروسازی و تعمیرات خودرو
 سال پنجم، شماره ۲۱، مرداد ۱۴۰۱
 ۳۲ صفحه، قیمت ۸۰۰۰۰ تومان

Exclusive Monthly
 Basic Sciences and Engineering
 Automobile Manufacturing and
 Car Repairs

VOL. 5, NO. 21
 August 2022



www.motorcycleindustry.ir
[Telegram.com/motorcycleindustry](https://t.me/motorcycleindustry)
[Instagram.com/ motorcycle.industry](https://www.instagram.com/motorcycle.industry)

cycletkala.com
cycletbank.com
motorcycletnews.ir
 Photo Source: www.ducati.com

سیکلت کالا

Cyclet kala



اولین مارکت پلیس صنعت موتورسیکلت و دوچرخه ایران تاسیس شد
از طریق سیکلت کالا مستقیم از تولیدکنندگان و واردکنندگان خرید کنید



www.cycletkala.com

 cycletkatla@gmail.com

 09128237336



فهرست

- ۲..... سرمقاله.....
- ۳..... دلسوزی عجیب عضو هیات مدیره انجمن صنعت موتورسیکلت ایران برای پیک‌های موتوری.....
- ۴..... نامه منوچهر منطقی به دکتر طهوری.....
- ۵..... اعتراض به متن نامه «منوچهر منطقی» درباره حذف گواهی اسقاط موتورسیکلت.....
- ۶..... وزارت صمت مخالف ارائه گواهی اسقاط خودرو است.....
- ۸..... معمای معادل‌سازی اسقاط خودرو به جای موتورسیکلت فرسوده.....
- ۱۰..... انجمن صنعت موتورسیکلت ایران توپ افزایش قیمت‌ها را به زمین نمایندگان شرکت‌ها انداخت.....
- مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت: یکی از راه‌حل‌های جلوگیری از تشکیل «مافیا» در صنایع مختلف، تعدد
- تشکل‌های صنفی است.....
- ۱۱..... حسین حق‌شناس: راه‌اندازی ۲ خط معاینه فنی موتورسیکلت در اصفهان.....
- ۱۲..... محمدعلی نژادبان: مسئولان کشور صنعت موتورسیکلت ایران را رها کرده‌اند.....
- ۱۳..... اعتراض «محمدخادم منصوری» به قیمت‌های نجومی موتورسیکلت‌های لاکچری.....
- ۱۴..... مصطفی صفرخانی: ۲۰ درصد از کالاهای موجود در بازار تقلبی است.....
- ۱۵..... آمار واردات و صادرات بعضی از قطعات و لوازم موتورسیکلت در ایران اعلام شد.....
- ۱۶..... هدررفت سالانه ۲۷۰ هزار میلیارد تومان بنزین در موتورسیکلت‌ها و خودروهای ایران.....
- ۱۷..... اگر موتورسیکلت چینی را به جای ژاپنی و اروپایی بفرشند تکلیف خریدار چیست؟.....
- ۱۹..... شیوع تردد موتورسیکلت‌های پلاک مخدوش.....
- ۲۰..... دکتر سیدشهریار زینی: چالش موتورسیکلت برقی تنها با تاسیس ایستگاه «سوآپ» برطرف می‌شود.....
- ۲۳..... بازار موتورسیکلت ایتالیا در سال ۲۰۲۲ همچنان در حال زیان است.....
- ۲۶..... بررسی صنعت موتورسیکلت چین در نیمه اول سال ۲۰۲۲.....
- ۲۷..... فهیمه نعمت‌الهی: حق من است که با موتور روز دنیا تمرین کنم.....
- ۲۸..... وزیر صمت: کیفیت رسانه‌ها بر کیفیت حکمرانی تاثیر دارد.....
- ۳۰..... سرهنگ احسان مومنی: مرگ موتورسواران در تابستان افزایش می‌یابد.....
- ۳۱.....

ماهانامه اختصاصی
سال پنجم / شماره ۲۱ / مرداد ۱۴۰۱

صاحب امتیاز، مدیر مسئول و سردبیر
محمدعلی نژادبان

مدیریت هنری / صفحه‌آرایی
فاطمه رستمی

ارتباط با نشریه

- ۱- تهران، صندوق پستی: ۵۶۵-۱۹۵۷۵
۲- تهران، خیابان ۱۷ شهرپور، خیابان کیامنش،
خیابان شکوری - کوچه مسجد شهایی - پلاک ۹
کدپستی: ۱۷۶۹۶۹۴۵۴۱
تلفن: ۰۲۱-۳۳۴۳۸۵۸۷

روابط عمومی و سازمان آگهی‌ها
۰۹۱۲۸۲۳۷۳۳۶

چاپ و صحافی

تهران، خیابان مطهری، نرسیده به چهارراه
سهروردی، کوچه سندنچ، پلاک ۶
مجتمع چاپ کهن
تلفن: ۰۲۱-۵۴۸۸۹۰۰۰

قیمت: ۸۰۰۰۰ تومان

■ در صورتی که جمله‌ای از فردی نوشته شده و اسم وی از قلم افتاده است، لطفاً اطلاع دهد تا در شماره بعدی اعلام شود.
■ اگر در هر شماره این نشریه، نسبت به اشخاص حقیقی و حقوقی نقدی صورت گرفته باشد، ایشان می‌تواند پاسخ خود را به دفتر نشریه ارسال کند تا در شماره بعدی درج شود.



www.motorcycleindustry.ir
Twitter.com/motorcycle_ind
Telegram.com/motorcycleindustry
Instagram.com/motorcycle.industry
Facebook.com/motorcycleindustry.iran
Email: motorcycle.industry@yahoo.com

■ هرگونه کپی برداری و نقل از محتوای نشریه یا ذکر منبع آزاد است.
■ نشریه صنعت موتورسیکلت وابسته به هیچ سازمان دولتی و غیردولتی نیست و کاملاً مستقل است.
■ به دلیل محدودیت تعداد صفحات، این نشریه در قبول و رد ویراستاری و خلاصه کردن مقالات آزاد است.
■ مسئولیت صحت و سقم مطالب و آگهی‌ها به عهده گوینده، نویسنده و آگهی دهنده است، پس قبل از هر اقدامی تحقیق کنید.
■ نشریه صنعت موتورسیکلت برای رشد و رسیدن به اهداف خود، نیازمند رهنمودها و یاری صاحبان این عرصه است.
■ از این رو، هرگونه انتقاد و پیشنهادی را ارج نهاده و استقبال می‌کنیم و پیشاپیش قدردان همه فرهیختگان ارجمند هستیم که با فکر و قلم توانای خود دعوت ما را اجابت کرده‌اند.



محمدعلی نژادیان
سردبیر و مدیرمسئول

فناوری سریع تر از سیاست‌های ما پیشرفت می‌کند

وقتی صنعتی در حال تغییر یا انتقال به سطح دیگری است، اگر بازیگران آن متوجه درک فناوری‌های نوظهور و روند آن نشوند به یکباره میدان بازی را از دست خواهند داد. همان‌طور که یک قرن پیش این اتفاق برای سازندگان کالسکه رخ داد. در واقع آن‌هایی که متوجه بودند در تجارت حمل‌ونقل شخصی هستند به سمت خودروها رفتند و آن‌هایی که فکر می‌کردند فقط در تجارت کالسکه هستند منقرض شدند. زیرا بازار آن‌ها به سمت ماشین‌ها رفت و تغییر را ندیدند. به نظر می‌رسد که این واقعیت کاملاً امری بدیهی باشد، اما در آن زمان اصلاً به آن توجه نمی‌کردند، زیرا اکثر سازندگان کالسکه و آن‌هایی که اسب می‌فروختند و آهنگری می‌کردند دچار آسیب شدند. همچنین نکته دیگری که باید به آن توجه داشته باشیم این است که امروزه، در مورد خودروهای خودران، به دنبال انتقال از مالکیت خودرو به سرویسی مانند «اوبر» هستیم که خودرویی را درست در زمانی که به آن نیاز داریم ارائه می‌دهد.

قبل از همه‌گیری، مردم از انواع روش‌های حمل‌ونقل استفاده می‌کردند و در اوج همه‌گیری کرونا در بعضی از نقاط جهان کم‌کم استفاده از موتورسیکلت‌ها و دوچرخه‌ها بیشتر شد. اما، با افزایش استفاده از ویدئو کنفرانس و محصولات این حوزه مانند زوم، تمز و وبکس نیز به سفرهای کاری کاهش یافته است.

اگر «قانون مور» را در پیشرفت‌های فناوری در نظر بگیریم احتمالاً تا دو دهه آینده چه بسا هوش مصنوعی از انسان هم جلوتر بزند (ایراد ندارد به‌عنوان یک فرض در نظر داشته باشیم تا نسبت به تغییرات فناوری حساس باشیم) از این‌رو، در آن نقطه که دیگر نمی‌دانیم چه می‌شود یا همان «سینگلاریتی» برای صنایع مختلف از جمله موتورسیکلت و

خودرو تغییرات بسیار زیادی رخ خواهد داد و اصلاً نباید تصور کرد که شرایط امروزی حکم‌فرما خواهد بود.

البته اگر از دید اقتصادی هم نگاه کنیم با توجه به اینکه احتمالاً سال آینده بنزین گران می‌شود و با عنایت به گرانی خودرو و مسکن که باعث شده اکثر نیروهای انسانی به شهرهای نزدیک تهران بروند. در نتیجه پیش‌بینی می‌کنم کم‌کم دور کاری و برون‌سپاری بیشتر شود، زیرا قطعاً با وضعیت فعلی حمل‌ونقل عمومی که بسیار فرسوده است و همچنین عدم ظرفیت لازم برای مترو در چنین فرضی رفت‌وآمد افراد مقرون‌به‌صرفه نخواهد بود و در نتیجه به تدریج این پیش‌بینی‌ها به وقوع خواهد پیوست، البته مگر این‌که اتفاقات پیش‌بینی نشده دیگری رخ دهد یا به‌طور موردی شرکت‌ها برای خودشان این مشکلات را برطرف کنند. اما، اتفاقی که به طور عمومی رخ می‌دهد همین است که بیان کردم.

سال ۱۳۹۹ در خبر دیگری بیان کردم که «صنایع اگر تغییرپذیر نباشند، قربانی تغییر خواهند شد»^۴ و باید این موضوع را جدی گرفت.

البته در «انقلاب صنعتی پنجم»^۵ و تفاوت صنعت ۵.۰ با صنعت ۴.۰ می‌گویند که صنعت ۵.۰ بر محوریت انسان است و در صنعت ۴.۰ محوریت تکنولوژی است. اما، بنده درباره نقطه سینگلاریتی صحبت می‌کنم. پس در نتیجه بهتر است روندهای فناوری را در کسب‌وکارها در نظر داشته باشیم.



- 1-Zoom.
- 2-Teams.
- 3-Webex.

۴- نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۹)، صنایع اگر تغییرپذیر نباشند، قربانی تغییر خواهند شد، موتورسیکلت نیوز، ۲۷ فروردین ۱۳۹۹، کدخبر: ۵۸۶۵. رک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/5865>

۵- کراری، حبیب (۱۴۰۰)، انقلاب صنعتی پنجم منتشر شد + pdf، کارآفرینی پرس، ۶ آذر ۱۴۰۰، کدخبر: ۱۰۱۰۶. رک:

<https://karafarinipress.ir/news/10106>



« دلسوزی عجیب عضو هیات مدیره انجمن صنعت موتورسیکلت ایران برای پیک‌های موتوری

نژادیان گفت: در همین گفتگو یک بار گفته شد هزینه اسقاط را پیک‌های موتوری به خودروسازها داده‌اند و یک بار گفته شد به صنعت موتورسیکلت تحمیل شده است! آیا این دوگانگی و تناقض نیست؟

نژادیان عنوان کرد: سوالی که مطرح می‌شود این است که موتورسیکلت‌سازان که انقدر دلسوز پیک‌های موتوری و جامعه هستند پس چرا این موتورهای بی‌کیفیت را با ایمنی ضعیف و خدمات پس از فروش نامناسب به دست مصرف‌کنندگان می‌رسانند؟ چگونه است که موتورسیکلت طرح هوندا (سی‌جی ۱۲۵ و...) که تکنولوژی ۵۰ سال پیش را دارد امروز یورو ۴ را پاس می‌کند و فردا حتما یورو ۵ را هم پاس می‌کند! مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت گفت: آیا مسئولان می‌دانند که بعضی از شرکت‌های موتورسیکلت‌ساز محصولات به اصطلاح برند را از کف فروشگاه‌های خارج از کشور جمع می‌کنند و بعد از دمونتاژ به ایران می‌آورند و با قیمت‌های فوق‌العاده نجومی به فروش می‌رسانند؟ آیا واقعا محصولاتی که با نام کشورهای خاص و به عنوان اورجینال می‌فروشند از چین یا کشورهای دیگر نیست؟ آیا چند سال دیگر این محصولات خدمات و قطعه لازم ندارند؟ آیا وقت آن نرسیده است که مسئولان مردم را از دست این صنعت نجات دهند؟ آیا همچنان باید این صنعت رها باشد؟^۲

نژادیان: اگر دل‌نگران قشر ضعیف جامعه هستید قیمت موتورسیکلت‌ها را نجومی بالا نمی‌برید. متأسفانه هر جا صنعت موتورسیکلت به بن‌بست بخورد یا به تهدید روی می‌آورد، یا به بی‌کاری کارگران اشاره می‌کند (البته با تعداد نفرات نجومی)، یا تعطیلی کارخانه‌ها و گرانی موتورسیکلت را مطرح می‌کنند تا بلکه به خواسته‌های خود برسند.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت، محمدعلی نژادیان گفت: در فیلم و خبر منتشر شده توسط خبرگزاری صدا و سیما و پایگاه خبری تحلیل بازار، مجید رضایی عضو هیات مدیره انجمن صنعت موتورسیکلت ایران به‌صراحت علاوه بر ضعف خواندن قشر پیک موتوری و دلسوزی عجیب برای آن‌ها، در ادامه هزینه اسقاطی که شرکت‌های مونتاژکننده موتورسیکلت (با توجه به نوع قیمت‌گذاری‌های نجومی خود که دوبله انواع هزینه‌ها را از خریداران خود گرفته‌اند) را به خودروسازها وصل می‌کند و می‌گوید که پیک‌های موتوری هزینه اسقاط را به خودروسازها دادند. سوالی که مطرح می‌شود این است وقتی شما در قیمت‌گذاری هزینه اسقاط را اعمال می‌کنید پس چرا می‌گویید هزینه ۲ هزار میلیاردی برای صنعت موتورسیکلت ایجاد شده است؟

۲- نژادیان، محمدعلی (۱۴۰۱)، دلسوزی عجیب عضو هیات مدیره انجمن صنعت موتورسیکلت ایران برای پیک‌های موتوری/ اگر دل‌نگران قشر ضعیف جامعه هستید قیمت موتورسیکلت را نجومی بالا نمی‌برید، موتورسیکلت نیوز، ۲۳ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۱۲۶۴. ر.ک.

<https://www.motorcyclenews.ir/news/21264>

۱- رضایی، مجید (۱۴۰۱)، هزینه ۲ هزار میلیارد تومانی اسقاط برای صنعت موتورسیکلت، تحلیل بازار، ۲۳ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۱۶۷۸۵۱. ر.ک.

<https://www.tahlilbazaar.com/news/167851>

نامه: ۶۰/۲۲۳۶۶۶
تاریخ: ۱۴۰۱/۰۵/۱۹



جمهوری اسلامی ایران
وزارت صنعت و معدن و تجارت

معاونت صنایع حمل و نقل
معاون

جناب آقای دکتر طه‌وری
مشاور محترم وزیر کشور در امور فناوری
با سلام و احترام

پیرو مذاکره حضوری و جلسات برگزار شده، همانگونه که مستحضرید با توجه به کمبود با توجه به کمبود برکه اسقاط شماره‌گذاری، خودروهای تجاری و همچنین موتورسیکلت‌ها دچار مشکل گردیده است و عملاً واحدهای تولیدی انبوهی از محصولات خود را در پارکینگ‌های متعدد انبار نموده‌اند و قابلیت عرضه به بازار را ندارند و همین مساله علاوه بر این که در هفته‌های اخیر به کاهش فعالیت واحدهای تولیدی منجر گردیده است بلکه عدم عرضه سبب بالا رفتن قیمت محصولات در بازار نیز شده است از این رو، آیین‌نامه‌ای در دستور کار وزارت صمت و سازمان حفاظت محیط زیست قرار گرفته است که در صورت عدم وجود گواهی اسقاط تولیدکنندگان بتوانند مبلغ مابه‌ازای آن را در صندوق محیط زیست واریز نمایند تا براساس صندوق بتوان تسهیلات مناسبی را برای مشتریانی که قصد جایگزینی خودروی فرسوده خود را دارند اختصاص داد.

مستدعی است دستور فرمایید تا زمان تصویب راهکار قانونی، به منظور جلوگیری از توقف تولید براساس اخذ کلیه تضامین مالی لازم از تولیدکنندگان و انجمن‌های مرتبط، نسبت به شماره‌گذاری محصولات تولیدی اقدام گردد^۱.

منوچهر منطقی

رونوشت:

- جناب آقای توکلی، مدیرکل محترم دفتر صنایع خودرو جهت اطلاع
- دفتر معاونت صنایع حمل و نقل
- پیش‌نویس / ۲۶۰۰۷۸۳

۱- منطقی، منوچهر (۱۴۰۱)، حذف الزام گواهی اسقاط برای شماره‌گذاری موتورسیکلت، خبرگزاری صدا و سیما، ۲۰ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۳۵۳۸۲۸۸. ر.ک: <https://www.iribnews.ir/fa/news/3538288>

«اعتراض به متن نامه «منوچهر منطقی» درباره حذف گواهی اسقاط موتورسیکلت

وی گفت: متأسفانه در طی پنج سال گذشته مونتاژکنندگان موتورسیکلت حدود ۱۵ الی ۲۰ برابر قیمت موتورسیکلت را افزایش دادند و ارزان‌ترین موتورسیکلتی که سال ۱۳۹۷-۱۳۹۶ در حدود ۱ میلیون ۵۰۰ تا ۲ میلیون تومان بود، به قیمت ۳۵ تا ۴۰ میلیون تومان رساندند. این در حالی است که هیچ کالایی به اندازه موتورسیکلت در ایران افزایش قیمت نداشته است با این حال هر جا مسئولان تن به خواسته‌های انجمن صنعت موتورسیکلت ایران ندهند مونتاژکنندگان از هر راهی سعی بر فشار به دولت برای رسیدن به درخواست‌های خود دارند و کار به جایی رسیده است که علاوه بر تهدید مدیرمسئول موتورسیکلت نیوز تلویحا دولت را هم تهدید می‌کنند.

مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت افزود: در تاریخ ۱۹ مرداد ۱۴۰۱ دکتر منوچهر منطقی در نامه‌ای که به دکتر طه‌پوری نوشت بدون توجه به بار منفی متن نامه دقیقاً جمله رئیس انجمن را تکرار کرد^۱.

وزیر صمت مشکلات «اسقاط» را در هیات دولت مطرح کرد

در جلسه ستاد هماهنگی اقتصادی دولت که ۲ مرداد ۱۴۰۱ برگزار شد، تصمیماتی درباره الزامات مربوط به اسقاط خودروهای فرسوده اتخاذ شد.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، بر این اساس وزارت صنعت، معدن و تجارت ضمن ارائه گزارشی از وضع تولید خودرو، موتورسیکلت و کامیون در کشور، پیشنهاد خود در زمینه حل مشکلات موجود در اجرای طرح اسقاط و جایگزینی خودروهای فرسوده را مطرح کرد.

اعضا پس از بحث و بررسی در این باره مقرر کردند دولت در راستای اجرای قانون جدید ساماندهی صنعت خودرو، الزامات اجرا، راهکارهای رفع موانع و مشکلات و نیز تعیین تکلیف این طرح را در قالب لایحه‌ای دو فوریتی به مجلس شورای اسلامی ارائه کند تا هر چه سریع‌تر زمینه اجرای قانون مذکور فراهم شود^۲.

۳- نژادیان، محمدعلی (۱۴۰۱)، «جلیل مجاهد» تلویحا دولت را به گرانی موتورسیکلت تهدید کرد، موتورسیکلت نیوز، ۲۳ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۱۲۶۰. رک: <https://www.motorcyclenews.ir/news/21260>

۴- تصمیمات جدید برای اجرایی شدن قانون ساماندهی صنعت خودرو (۱۴۰۱)، پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، ۳ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۳۹۲۱۸۸. رک: <https://dolat.ir/detail/392188>

نژادیان: این که باید بحث اسقاط حل شود کاملاً منطقی است زیرا قانون هوای پاک دارای ایراد است و دچار تناقض شده است اما این که آقای دکتر منوچهر منطقی در نامه ذکر کند که به دلیل «عدم عرضه سبب بالا رفتن قیمت محصولات در بازار شده است» درست نیست و حتی بار منفی در بازار دارد.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از موتورسیکلت نیوز، محمدعلی نژادیان مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت گفت: از آقای منوچهر منطقی توقع بیشتری بود که حداقل بار منفی کلام خود را بیشتر در نظر می‌گرفت. سوالی که از ایشان دارم این است که آیا شما بازار موتورسیکلت را بررسی کردید و دیدید به دلیل عدم عرضه قیمت آن بالا رفته است یا هر چه انجمن صنعت موتورسیکلت گفت چشم بسته پذیرفتید؟ نژادیان افزود: به‌طور کلی در نظر گرفتن «تفکر سیستمی» در تصمیم‌گیری مسئولان کم است. یعنی همه جوانب و از همه جهات تصمیم‌گیری‌ها بررسی نمی‌شود. ما در علم مدیریت یکسری ابزار داریم که کمتر از آن استفاده می‌شود. حداقل‌ترین کاری که می‌شود انجام داد بررسی «SWOT» است تا (نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها) مشخص شود. اگر قرار باشد مشکل را در یکجا حل کنیم و مشکلات دیگری به‌واسطه تصمیم ما در جای دیگری به‌وجود آید این کار علمی و منطقی نیست!

تهدید تلویحی دولت به گرانی موتورسیکلت

مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت عنوان کرد: هرچند قانون هوای پاک دارای ایراد و تناقض است و بحث اسقاط باعث ایجاد مشکلاتی شده است ولی این موضوع دلیل بر این نیست که جامعه و دولت به خاطر منافع یک عده که انواع موتورسیکلت‌های بی‌کیفیت را تولید می‌کنند دچار تنش شود یا با زبان تهدید با دیگران صحبت کنند (اشاره به گفتگوی رئیس انجمن صنعت موتورسیکلت ایران با نود اقتصادی)^۱.

۱- نژادیان، محمدعلی (۱۴۰۱)، اعتراض «محمدعلی نژادیان» به متن نامه «منوچهر منطقی» درباره حذف گواهی اسقاط موتورسیکلت، موتورسیکلت نیوز، ۲۱ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۱۲۴۹. رک: <https://www.motorcyclenews.ir/news/21249>

۲- فیلم/ مجاهد، جلیل (۱۴۰۱)، مردم به دلیل مشکلات اقتصادی قادر به اسقاط ماشین و موتورسیکلت خودشان نیستند، نود اقتصادی، ۲۶ تیر ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۱۴۸۹۰۸. رک: <https://www.90eghtesadi.com/Content/Detail/2148908>



« وزارت صمت مخالف ارائه گواهی اسقاط خودرو است

طور مستقیم هر ساله خسارت ۲.۶ میلیارد دلاری به سلامت عمومی شهروندان وارد می‌کند. مطابق برآورد صورت گرفته کاهش آلودگی هوای تهران در اثر اجرای طرح‌های اسقاط وسایل نقلیه فرسوده، می‌تواند کاهش خسارت تقریبی تا ۱۰۸۱ میلیون دلاری را در بخش سلامت شهر تهران به همراه داشته باشد.

کاهش مصرف سوخت و جلوگیری از وابستگی به واردات بنزین: شاید بتوان اصلی‌ترین مزیت اقتصادی طرح‌های اسقاط وسایل نقلیه فرسوده را کاهش مصرف سوخت در بخش حمل و نقل کشور دانست. میزان مصرف بنزین کشور به بیش از ۱۱۰ میلیون لیتر در روز رسیده و از میزان متوسط تولید پیشی گرفته است. با توجه به روند کند افزایش تولید بنزین در کشور و رشد سالانه ۵ الی ۱۰ درصدی مصرف بنزین در صورت تداوم شرایط فعلی کشور به واردکننده بنزین تبدیل خواهد شد. اسقاط هر خودرو فرسوده در شرایط فعلی سبب کاهش مصرف ۲۰۰۰ لیتر بنزین در سال می‌شود. ارزش صادراتی این میزان بنزین بیش از ۱۸۰۰ دلار معادل با ۵۴ میلیون تومان است. در صورت اجرای ماده ۱۰ طرح ساماندهی صنعت خودرو، با فرض اسقاط ۳۰۰ هزار خودرو در سال، بیش از ۵۴۰ میلیون دلار معادل ۱۶.۲ هزار میلیارد تومان به صورت سالانه در

طبق اعلام مرکز پژوهش‌های مجلس اسقاط هر خودرو فرسوده در شرایط فعلی سبب کاهش مصرف ۲۰۰۰ لیتر بنزین در سال می‌شود اما وزارت صمت مخالف ارائه گواهی اسقاط خودرو است.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از مهر، مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی به موضوع اسقاط خودرو و موتورسیکلت پرداخته و عنوان کرده است: قانون ساماندهی صنعت خودرو به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده و در ۲۱ خرداد ۱۴۰۱ ابلاغ شده است. در ماده ۱۰ این قانون شماره گذاری خودروها و موتورسیکلت منوط به ارائه گواهی اسقاط توسط خودروسازان و موتورسیکلت سازان معادل بیست و پنج درصد (۲۵٪) تولید ماهانه شده است. اجرای این ماده موجب رشد چشمگیر اسقاط خودروهای فرسوده می‌شود.

از جمله مزایا اسقاط خودروهای فرسوده می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

کاهش آلودگی هوا و ارتقا سلامت مردم: مطالعات متعددی طی سالیان اخیر خسارت آلودگی هوا در کلانشهرهای کشور را بررسی کرده‌اند. بر اساس گزارش بانک جهانی در سال ۲۰۱۸، آلودگی هوای تهران به

به منظور تسریع فرآیند اسقاط خودرو و رفع مشکلات مطرح شده بسته‌های آماده شده است که اهم موارد مطرح شده در این بسته به شرح زیر است:

معادل سازی کلیه گواهی‌های اسقاط با یکدیگر صرف نظر از نوع سوخت: با معادل سازی گواهی اسقاط خودروها صرف نظر از نوع مصرف سوخت، مشکل کمبود گواهی اسقاط خودرو دیزل رفع می‌شود. شارژ گواهی اسقاط به صورت خودکار در سامانه اسقاط خودروهای فرسوده در اولویت قرار گرفتن دارندگان خودرو فرسوده در قرعه کشی خودرو مشروط به اسقاط

تعیین محدودیت برای تردد خودروهای فرسوده ایجاد سازوکار اعطای گواهی صرفه جویی سوخت مشروط به اسقاط خودرو: با اسقاط هر خودرو سواری سالانه به طور متوسط ۵۴ میلیون تومان در مصرف بنزین صرفه جویی می‌شود با اعطای گواهی صرفه جویی به دارندگان خودرو فرسوده (مشروط به اسقاط خودرو) میزان عرضه گواهی اسقاط به طور چشمگیری افزایش می‌یابد و مشکلات مطرح شده توسط وزارت صمت رفع می‌گردد.

با توجه به موارد مطرح شده نیاز است کارگروهی متشکل از وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت نفت، وزارت صمت، وزارت کشور و سازمان حفاظت محیط زیست به منظور تدوین آئین نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو تشکیل شود و آئین نامه مذکور با لحاظ الزامات مطرح شده در متن قانون و بدون انحراف از آن تدوین شود. شایان ذکر است مهلت قانونی تدوین آئین نامه مذکور تا ۲۱ شهریور ماه ۱۴۰۱ است.

۱- وزارت صمت مخالف ارائه گواهی اسقاط خودرو (۱۴۰۱)، مهر، ۱۱ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۵۵۳۸۶۹، رک:

<https://www.mehrnews.com/news/5553869>

مصرف بنزین صرفه جویی می‌شود.

ایجاد اشتغال: احیا و اجرای طرح‌های اسقاط وسایل نقلیه فرسوده در کشور به معنای رونق دوباره فعالیت در مراکز اسقاط و بازیافت وسایل نقلیه فرسوده است. در کشور بیش از ۲۲۰ مرکز اسقاط وجود دارد و در هر مرکز بین ۳۰ تا ۷۰ نفر اشتغال مستقیم دارند. بر این اساس احیای طرح‌های اسقاط به معنای ایجاد ۱۱ هزار شغل مستقیم در کشور است. با وجود اینکه در متن قانون ساماندهی صنعت خودرو صراحتاً عنوان شده است که خودروسازان ملزم به ارائه گواهی اسقاط هستند. وزارت صمت و خودروسازان در حال پیگیری طرحی از طریق شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا و هیئت وزیران هستند که به موجب آن خودروسازان به جای ارائه گواهی اسقاط خودرو مبلغی را به صندوق محیط زیست واریز نمایند.

وزارت صمت مشکلاتی مانند کمبود گواهی اسقاط و افزایش هزینه خودروسازان را دلیل مخالفت خود با اجرای این قانون و ارائه پیشنهاد جایگزین، بیان می‌کنند. اجرای این طرح در عمل به معنی توقف فرآیند اسقاط است زیرا:

-مبلغ پیشنهادی ناچیز است و امکان جایگزینی خودروهای فرسوده با استفاده از آن میسر نیست.

-با توجه به تورم، مبلغ تعیین شده به مرور زمان دچار کاهش ارزش می‌شود.

- امکان انحراف منابع جمع شده در صندوق به سایر حوزه‌ها وجود دارد. با توجه به موارد فوق طرح پیشنهادی وزارت صمت مغایر با راهبرد «تسریع روند اسقاط و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده» مطرح شده در سند تحول دولت و مغایر با متن قانون مصوب مجلس شورای اسلامی است.





«معمای معادل‌سازی اسقاط خودرو به جای موتورسیکلت فرسوده»

آیا تعداد کافی خودرو اسقاطی برای موتورسیکلت‌سازان وجود دارد؟

مراکز اسقاط دهند.

«قابل ذکر است که سن مجاز برای خودرو در ایران حدود ۲۰ سال است و بالاتر از آن خودروی فرسوده محسوب می‌شود. خودروهای فرسوده به دلیل مصرف بالای انرژی و به دلیل آلاینده‌بودن، برای شهرها مضر هستند و باید پس از مدتی از چرخه خارج شوند. به همین منظور از چند سال قبل طرح تعویض خودروهای فرسوده کلید خورد که یکی از مهم‌ترین تصمیماتی بود که می‌توانست شهرها را از آلودگی هوا نجات بدهد؛ هر چند آیین‌نامه این طرح در سال ۸۸ به تصویب رسید اما در مرحله اجرا با مشکل مواجه شد و مسوولان از اجرای آن باز ماندند.»

محمود مشهدی‌شریف، رییس انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت خودروی کشور، با بیان اینکه خودروهای فرسوده محل کسب و درآمدی برای افراد طبقه متوسط و ضعیف جامعه است که با آن امرار معاش می‌کنند و با گران‌شدن خودرو عملاً مردم اشتیاقی برای اسقاط خودروی خود ندارند، به «اعتماد» گفت: موضوع مربوط به طرح واردات خودرو یکی از مشکلات جدی و چالش‌هایی بود که خوشبختانه پس از سه سال رفت‌وآمد میان مجلس و شورای نگهبان و مجمع تشخیص مصلحت نظام در نهایت به تصویب رسید و در بندی که مربوط به اسقاط خودرو و گواهی آن بود (در ماده ۱۰ این قانون) گفته شده که باید به ازای تولید هر چهار دستگاه خودروی نو و شماره‌گذاری آن یک دستگاه خودروی فرسوده اسقاط شود که یعنی (قانون ۲۵ درصدی) اما متأسفانه امروز شاهد بیان مشکلات، چالش‌ها و سنگ‌اندازی‌های تولیدکنندگان خودرو در کشور برای این مساله هستیم.

مشهدی‌شریف: موتورسیکلت‌سازان هم که تاکنون از اسقاط ۱۰۰ درصدی بهره‌مند بودند و در گذشته باید برای شماره‌گذاری هر موتورسیکلت جدید یک موتورسیکلت اسقاط می‌کردند، با قانون جدید مجلس به قانون ۲۵ درصدی پیوسته‌اند و به این ترتیب حدود ۳۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت که تاکنون باید اسقاط می‌شد به ۷۵ هزار دستگاه تبدیل شده است؛ ضمن آن که به ازای هر خودروی سواری نو هفت موتورسیکلت باید اسقاط شود که در این بخش هم بین ۱۰ تا ۱۱ هزار دستگاه خودرو خواهیم داشت که باید اسقاط شود.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از ایسنا، محمود مشهدی‌شریف با تأکید بر الزام بازنگری در جدول معادل‌سازی و شاخص‌های آن گفت: چند سال پیش جدول معادل‌سازی مورد تصویب هیات دولت قرار گرفت که در این جدول آمده است موتورسیکلت یک‌هفتم گواهی، تاکسی دو گواهی، وانت‌بار زیر یک تن دو گواهی و وانت‌بار بیش از یک تن سه گواهی، کامیون سبک پنج گواهی و کامیون متوسط ۱۲ گواهی و کامیون سنگین ۱۴ گواهی و کشنده ۱۶ گواهی و مینی‌بوس و اتوبوس به ترتیب پنج گواهی و ۱۴ گواهی دارند و به نظر می‌رسد وقت آن رسیده که با توجه به واقعیت‌های بازار جدول معادل‌سازی مجدداً مورد بازنگری قرار گیرد و در صورتی که تغییراتی در این جدول داده شود، طبیعتاً قیمت خودروهای فرسوده نیز تغییر خواهد کرد و صاحبان این خودروها علاقه‌مند می‌شوند تا این خودروها را تحویل

سه سال از فرصت‌های طلایی کشور از بین رفت

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت خودروی کشور افزود: این در حالی است که اگر سه سال قبل موضوع مربوط به واردات خودرو حل شده بود و مشکلی در خصوص موضوعات ارزی در کشور پیش نمی‌آمد و مصلحت‌ها در مورد واردات خودرو مورد بررسی قرار می‌گرفت، شاید این بند هم کنار می‌رفت و در زمان خودش مورد رسیدگی قرار می‌گرفت و حداقل در طول سه سال گذشته ۷۵۰ تا یک میلیون خودروی فرسوده از خیابان‌ها و جاده‌ها خارج می‌شدند و وضعیت آلودگی هوای شهرهای بزرگ هم این‌گونه نبود.

او ادامه داد: متأسفانه سه سال از فرصت‌های طلایی کشور امروز از بین رفته است اما با این وجود خوشحالم که قانون ۲۵ درصدی به تصویب رسیده است و با تولید هر چهار خودرو یک خودروی فرسوده اسقاط خواهد شد.

این فعال در حوزه خودرو خاطرنشان کرد: چالش جدی که امروز در برابر ساماندهی صنعت خودرو وجود دارد، این است که اگر تولید خودروی کشور به یک میلیون تا یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه در سال برسد حدود ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده باید اسقاط شود که با ضعف در همکاری‌ها مواجه هستیم.

مشهدی‌شریف تصریح کرد: موتورسیکلت‌سازان هم که تاکنون از اسقاط ۱۰۰ درصدی بهره‌مند بودند و در گذشته باید برای شماره‌گذاری هر موتورسیکلت جدید یک موتورسیکلت اسقاط می‌کردند، با قانون جدید مجلس به قانون ۲۵ درصدی پیوسته‌اند و به این ترتیب حدود ۳۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت که تاکنون باید اسقاط می‌شد به ۷۵ هزار دستگاه تبدیل شده است؛ ضمن آن که به ازای هر خودروی سواری نو هفت موتورسیکلت باید اسقاط شود که در این بخش هم بین ۱۰ تا ۱۱ هزار دستگاه خودرو خواهیم داشت که باید اسقاط شود.

این فعال حوزه خودرو در مورد کامیون و کامیونت و کامیون‌های دیزلی و سایر کسندوها نیز گفت: برای این قبیل از خودروهای سنگین نیز باید گواهی اسقاط تهیه شود و موضوع مربوط به واردات کامیون‌های سه سال کارکرد هم جدی شده که برای مجوز واردات آنها نیازمند اسقاط کامیون‌های فرسوده هستیم و حداقل نیاز کشور در طول یک سال حدود ۴۰۰ هزار دستگاه کامیون است.

او ادامه داد: مراکز اسقاط خودرو توانایی اسقاط یک میلیون دستگاه خودرو را بر اساس پروانه‌های خود در اختیار دارند اما موانعی نیز بر سر راه آنها وجود دارد که باید به آنها پرداخت. خودروسازان بزرگ برای تشویق صاحبان خودروهای فرسوده مشوق‌هایی را باید در نظر بگیرند تا صاحبان خودروهای فرسوده با تحویل خودروهای خود صاحب خودروی نو شوند و عملاً صاحبان خودروهای فرسوده تشویق شوند تا از حاشیه قیمت بازار و کارخانه بهره‌مند شوند.

مشهدی‌شریف تصریح کرد: خودروهای فرسوده مصرف سوخت زیادی نسبت به خودروهای نو دارند. ضمن آنکه این خودروهای فرسوده وسیله‌ای برای امرار معاش طبقه ضعیف جامعه هستند و ضرورت دارد تا دولت تسهیلاتی را برای این منظور در نظر گیرد.

صرفه‌جویی در بنزین با اسقاط خودروی فرسوده

او ادامه داد: محاسبات نشان می‌دهد که خودروهای فرسوده ۴.۱۳ درصد لیتر بیشتر از خودروهای نو بنزین مصرف می‌کنند و اگر با قیمت فوب خلیج فارس قیمت بنزین مصرفی را محاسبه و با قیمت بنزین سه هزار تومانی مقایسه کنیم مابه‌التفاوت آن حدود ۱۸ هزار تومان می‌شود که اگر این عدد را در ۴.۱۳ درصد ضرب کنیم عددی حدود ۷۵ هزار تومان می‌شود و در صورتی که این خودروها اسقاط شوند و خودروی نو جایگزین آن شود، صرفه‌جویی بنزین صورت می‌گیرد.

مشهدی‌شریف تصریح کرد: در طول ۳۶۵ روز این عدد حدود ۲۵ میلیون تومان صرفه‌جویی در بنزین خواهد بود و در صورتی که دولت گواهی صرفه‌جویی انرژی یعنی (همین میزان ۲۵ میلیون تومان) را به صاحب خودروی فرسوده بدهد، مشوقی جدی برای صاحبان خودروهای فرسوده خواهد شد.

او تصریح کرد: سال ۱۳۸۸ قیمت گواهی اسقاط خودرو یک میلیون تومان تعیین شد که در آن زمان حدود یک‌هفتم قیمت خودروی نو بود که ضرورت دارد امروز نیز قیمت گواهی اسقاط خودرو مجدداً مورد بررسی قرار گیرد و در صورتی که امروز هم قیمت این گواهی را یک‌هفتم قیمت خودروی نو در نظر بگیریم نرخ آن حدود ۲۵ تا ۳۰ میلیون تومان خواهد شد و برای اینکه صاحبان خودروهای فرسوده علاقه‌مند باشند تا خودروهای خود را تحویل بدهند باید در این محدوده مبلغی بابت گواهی اسقاط دریافت کنند تا علاقه‌مند شوند خودروهای فرسوده خود را تحویل بدهند.

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت خودروی کشور ادامه داد: مراکز اسقاط در کشور این آمادگی را دارند که با خودروسازان قرارداد و تفاهنامه مشترکی برای تولید گواهی اسقاط داشته باشند و بر اساس قیمت کارشناسی تفاهنامه‌ای را برای تولید این گواهی امضا کنند تا به این ترتیب نیاز کشور به هر مقداری که هست، تامین شود.

او افزود: در صورتی که به هر دلیلی از این قانون صرف نظر شود یا کنار گذاشته و تعلیق شود و مر قانون اجرا نشود، شاهد آلودگی هر چه بیشتر هوای شهرها خواهیم بود. مسلماً هوای پاک که از حقوق عامه مردم است به این سادگی‌ها به دست نمی‌آید و حتماً باید خودروهای فرسوده اسقاط شوند تا شاهد هوای پاک و تمیز باشیم و با حوادث جاده‌ای کمتری روبه‌رو شویم.

او در خاتمه گفت: تنها به وسیله اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده می‌توان شاهد هوای پاک و رفع آلودگی‌ها و کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای و کاهش آلودگی صوتی باشیم و اگر این موضوع به دست فراموشی سپرده شود شاهد آن خواهیم بود که روزهای بیشتری در زمستان مدارس و ادارات به دلیل آلودگی‌ها تعطیل می‌شوند.^۱

۱- مشهدی‌شریف، محمود (۱۴۰۱)، فرصت‌سوزی بزرگ در اسقاط خودرو، ایسنا، ۱۰ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۱۴۰۱۰۵۱۰۰۷۹۳۸. رک:

<https://www.isna.ir/news/1401051007938>



«انجمن صنعت موتورسیکلت ایران توپ افزایش قیمت‌ها را به زمین نمایندگان شرکت‌ها انداخت»

همیشه تکلیف نحوه اخذ این نوع استانداردها برای موتورسیکلت‌ها و خودروها برای همگان مشخص شود.

در ادامه مطالب عنوان شده توسط دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در پایگاه خبری خبر خودرو را می‌خوانید:

به گزارش خبرخودرو، دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران گفت: به موجب مصوبه ساماندهی صنعت خودرو، موتورسیکلت‌سازان ملزم به ارائه گواهی اسقاط برای ۲۵ درصد از تولیدات ماهانه خود هستند به نحوی که شماره‌گذاری چهار دستگاه موتورسیکلت در ازای ارائه یک برگه گواهی اسقاط امکان‌پذیر خواهد بود.

بهمن ضیاء مقدم در گفتگو با خبرنگار خبرخودرو اظهار داشت: اختلاف قیمت موتورسیکلت در آغاز سه ماهه دوم سال جاری در مقایسه با ابتدای سال محسوس نیست. با توجه به وابستگی ۳۰ تا ۴۰ درصدی صنعت موتورسیکلت به نرخ ارز، به نسبت افزایش نرخ ارز قطعا قیمت تمام شده موتورسیکلت نیز افزایش می‌یابد.

مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت: با توجه به این‌که طی یک سال گذشته بعضی از محصولات کارخانه‌ها تا بیش از ۵۰٪ افزایش قیمت داشته است در کمال تعجب توسط انجمن افزایش قیمت کارخانه‌ها ناچیز دانسته شد که البته دلیل فدا کردن نام نمایندگان این است که شرکت‌ها به دنبال گسترش فروشگاه‌های مرکزی هستند و از نام و خود نمایندگان کم‌کم فقط استفاده ابزاری خواهند کرد تا شعبه‌های خود را در سطح کشور تکمیل کنند.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از موتورسیکلت نیوز، محمدعلی نژادبان در تحلیل صحبت‌های دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران گفت: دبیر این انجمن دلیل نابودی صنعت موتورسیکلت را قانون هوای پاک عنوان کرد، در صورتی که مسبب اصلی بی‌سامانی در این صنعت سیاست‌های این انجمن و روند کاری مونتاژکنندگان بوده است. زیرا، بیشتر به فکر سودهای کوتاه مدت هستند و از کارهای علمی و ریشه‌ای عمیق غفلت دارند. در خصوص استانداردهای آلاینده‌گی نیز پیشنهاد می‌کنم یک بازرسی فراسازمانی صورت پذیرد تا یک بار برای

۱- نژادبان، محمدعلی (۱۴۰۱)، «انجمن صنعت موتورسیکلت ایران» توپ افزایش قیمت‌ها را به زمین نمایندگان شرکت‌ها انداخت، موتورسیکلت نیوز، ۳ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۰۹۸۶. ر.ک: <https://www.motorcyclenews.ir/news/20986>



محمدعلی نژادیان:

«یکی از راه‌حل‌های جلوگیری از تشکیل «مافیا» در صنایع مختلف، تعدد شکل‌های صنفی است»

نژادیان: مافیا در هر صنعتی از بی‌توجهی فعالان آن صنعت شکل می‌گیرد و یک‌دفعه به خودشان می‌آیند و می‌بینند به عده‌ای چنان قدرتی دادند که دیگر حریفشان نمی‌شوند.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از موتورسیکلت نیوز، محمدعلی نژادیان مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت گفت: یکی از راه‌حل‌های مهم در جلوگیری از تشکیل مافیا در هر صنف و صنعتی تعدد انجمن‌ها و تشکل‌های مختلف (قانونی) است. البته رسانه‌های اختصاصی نیز اگر مستقل و حرفه‌ای عمل کنند قطعاً مانعی برای تشکیل مافیا خواهند شد.

محمدعلی نژادیان گفت: ۲۴ فروردین ۱۳۹۸ جلسه‌ای برای تشکیل انجمن صنفی کارفرمایی فروشندگان موتورسیکلت در تهران تشکیل شد که دقیقاً مافیا مونتاژکنندگان موتورسیکلت وارد عمل شد و با ابزارهای مختلف مانع تشکیل آن شد.

وی افزود: حتی تصمیم بر تاسیس تعاونی تولیدی و توزیعی توسط فروشندگان موتورسیکلت شد که مجدداً مافیا با اهرم‌های مختلف مانع آن شدند.

مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت عنوان کرد: با توجه به شرایط فعلی، حتی اگر شرکت‌های مونتاژکننده نیز می‌خواهند در آینده با مشکل مواجه نشوند و ناگهان خود را مقابل یک مافیای بزرگ نبینند بهتر است یک انجمن دیگر تاسیس کنند!

وی در خصوص این موضوع که رصد بازار و عوامل موثر بر قیمت بازار نشان می‌دهد که موتورسیکلت بیشتر در سه ماهه دوم سال افزایش قیمت را تجربه می‌کند، افزود: هیچ‌گاه بر قیمت کارخانه‌ای موتورسیکلت افزایش قیمت ناگهانی اعمال نمی‌شود. اتفاقات بازار آزاد نیز که شامل نمایندگی‌ها، فروشگاه‌ها و شرایط فروش نقدی یا اقساطی است، خارج از اراده و اختیار تولیدکننده است.

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در خصوص سیاست‌های حاکم بر بروزرسانی قیمت موتورسیکلت بیان کرد: سیاست تولیدکنندگان موتورسیکلت در حوزه قیمت‌گذاری به نحوی است که اگر افزایش قیمتی نیز اعمال شود، درصد بسیار پایینی خواهد بود ضمن اینکه قیمت این کالا در نمایندگی‌های سراسر کشور ثابت است.

ضیاء مقدم ادامه داد: موتورسیکلت جزو کالاهای اساسی محسوب نمی‌شود و نام این محصول در زمره کالاهای مشمول قیمت‌گذاری نیامده، بنابراین قیمت‌های مصوب تولیدکنندگان نیز نیازمند تایید انجمن نیست. توزیع موتورسیکلت از طریق نمایندگی‌های فروش، ثبت نام، پیش فروش و شماره‌گذاری حاکی از شرایط فروش متفاوت موتورسیکلت از خودرو است. وی در خصوص آثار ناشی از حاکمیت بخش خصوصی بر این صنعت تصریح کرد: صنعت موتورسیکلت در مقایسه با صنعت خودرو از ابعاد کیفی و در سایر حوزه‌ها پیشرفت بیشتری داشته است. شرکت‌های تولیدکننده در صنعت موتورسیکلت همگی خصوصی هستند و بر همین اساس از اقداماتی که به اعتبار و نام شرکت و محصولات آن خدشه‌ای وارد کند، خودداری می‌نمایند.

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران با بیان اینکه شرایط استاندارد اجباری و آلاینده‌گی محیط زیست در صنعت موتورسیکلت با خودرو تفاوتی ندارد، ادامه داد: بازرسی‌های دوره‌ای و سالانه کارخانجات توسط شرکت‌های بازرسی مورد تایید سازمان ملی استاندارد و سازمان حفاظت از محیط زیست، نمونه‌برداری و کنترل انطباق تولید با نمونه‌های اولیه در صنعت موتورسیکلت نیز به اجرا درمی‌آید و تداوم تولید بر اساس گزارشاتی است که از سوی شرکت‌های ناظر و بازرسی به سازمان ملی استاندارد و محیط زیست ارائه می‌شود.

ضیاء مقدم در خصوص قانون حاکم بر تعداد برگه‌های اسقاطی که تولیدکنندگان موتورسیکلت در برابر شماره‌گذاری می‌بایست خریداری نمایند، گفت: صنعت موتورسیکلت متأسفانه به موجب آیین‌نامه قانون هوای پاک صادره در سال ۹۷ تاکنون رو به نابودی می‌رود. این قانون بدو صدور قابلیت اجرایی نداشت و پس از گذشت شش ماه که این قانون موجب تعطیلی کارخانجات تولیدکننده موتورسیکلت شد، مجوز استفاده از گواهی اسقاط یک دستگاه خودرو به ازای ۷ دستگاه موتورسیکلت به عنوان معادل صادر شد. اکنون قیمت گواهی اسقاط خودرو از ۲ میلیون تومان بدون هیچ منطقی در حال حاضر به حدود ۱۷ میلیون تومان رسیده است!

۱- نژادیان، محمدعلی (۱۴۰۱)، محمدعلی نژادیان: یکی از راه‌حل‌های جلوگیری از تشکیل «مافیا» در صنایع مختلف، تعدد تشکل‌های صنفی است، موتورسیکلت نیوز، ۲۶ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۰۲۱۳۲۰.ر.ک.

<https://www.motorcyclenews.ir/news/21320>

۱- ضیاءمقدم، بهمن (۱۴۰۱)، تولیدکنندگان موتورسیکلت در انتظار تغییر قوانین اسقاط، خبرخودرو، ۳ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۰۶۳۳۰۶۹.ر.ک.

<http://khabarkhodro.com/fa/news/663069>



IMNA IMAGES
Pejman Ganjipour

« راه اندازی ۲ خط معاینه فنی موتورسیکلت در اصفهان

بحث ایمنی است که از طریق معاینه فنی می توان آن را کنترل کرد. معاون حمل و نقل و ترافیک شهردار اصفهان با اشاره به این که موضوع معاینه فنی خودروها در برنامه های شهرداری از گذشته حائز اهمیت بوده است، تصریح کرد: در حال حاضر یک مرکز معاینه فنی خودروی سنگین، هفت مرکز معاینه خودروی سواری و ۱۱ خط معاینه فنی در اصفهان وجود دارد، همچنین به منظور توسعه این مراکز امسال دو مرکز معاینه فنی خودروی سواری و برای نخستین بار در استان دو خط معاینه فنی موتورسیکلت راه اندازی می شود.

وی با بیان این که در آمار تصادفات و آلودگی هوا خودروهای سنگین و موتورسیکلت نقش بسزایی دارد، خاطرنشان کرد: اجرای معاینه فنی موتورسیکلت ها با همکاری پلیس امکان پذیر است، از این رو پس از اینکه تعداد موتورسیکلت های معاینه فنی شده افزایش پیدا کرد، از تردد سایر موتورسیکلت ها جلوگیری خواهیم کرد و به سمت استفاده از حمل و نقل پاک پیش خواهیم رفت!

معاون حمل و نقل و ترافیک شهردار اصفهان گفت: در حال حاضر یک مرکز معاینه فنی خودروی سنگین، هفت مرکز معاینه خودروی سواری و ۱۱ خط معاینه فنی در اصفهان وجود دارد، همچنین به منظور توسعه این مراکز امسال دو مرکز معاینه فنی خودروی سواری و دو خط معاینه فنی موتورسیکلت برای نخستین بار در استان راه اندازی می شود.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از ایمننا، حسین حق شناس روز چهارشنبه بیست و ششم مردادماه در دوره آموزشی یک روزه ویژه اعضای ستادهای معاینه فنی شهرداری های استان اصفهان که در سالن هنرسرای خورشید برگزار شد، اظهار کرد: اقدام در جهت کاهش آلودگی هوا و تأمین ایمنی شهروندان یک ضرورت است، در این راستا برنامه های متعددی از جمله برگزاری دوره های آموزشی با هدف آموزش، هماهنگی و همگرایی برنامه ریزی شده است.

وی با بیان اینکه رویکرد اصلی و شعار شهرداری اصفهان در این دوره «اصفهان من، شهر زندگی» است که این هدف در کل استان قابل تسری است، ادامه داد: یکی از پیش نیازهای اصلی شهر زندگی، هوای پاک و

۱- حق شناس، حسین (۱۴۰۱)، راه اندازی ۲ خط معاینه فنی موتورسیکلت در اصفهان، ایمننا، ۲۶ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۵۹۷۱۷۱، ر.ک.

<https://www.imna.ir/news/597171>



محمدعلی نژادیان:

«مسئولان کشور صنعت موتورسیکلت ایران را رها کرده‌اند»

شده است. ارزان‌ترین موتورسیکلت که در سال ۱۳۹۶-۱۳۹۷ حدود ۱ میلیون ۵۰۰ تا ۲ میلیون تومان بود، در حال حاضر در حدود ۳۵ تا ۴۰ میلیون تومان است.

محصولات یورو ۵ در چین آماده تولید انبوه است

وی افزود: کجای دنیا یک صنعت مهم که مستقیماً در زندگی روزمره مردم تاثیر دارد و ممکن است وضعیت کشور را در سطح هشدار قرار دهد و شرایط را امنیتی کند رها می‌شود؟ مخصوصاً بحث محیط زیست آن که کاملاً رها شده است.

مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت عنوان کرد: اجرای استاندارد یورو ۵ تا پایان سال ۱۴۰۲ به تعویق افتاده است. هرچند تولیدکنندگان چین این قدرت را دارند که در کوتاه‌ترین مدت تغییرات لازم را انجام دهند و باید عرض کنم که با توجه به اطلاع حدود ۳ ساله آن‌ها از اجبار یورو ۵ در ایران در حال حاضر چین کاملاً آمادگی تولید محصولات یورو ۵ و عرضه آن به‌طور انبوه را دارند. البته مسئولان باید ببینند موتورسیکلت طرح هوندا (سی‌جی ۱۲۵ و...) که تکنولوژی آن برای ۵۰ سال پیش است چگونه هنوز یورو ۴ را پاس می‌کند! البته ایراداتی به قانون هوای پاک وارد است که بارها بیان کرده‌ام ولی واقعیت این است که چین هر تصمیمی بگیرد سریعاً انجام می‌دهد.

نژادیان در نهایت از مونتاژکنندگان موتورسیکلت خواست تا مراقب نسخه‌هایی که انجمن برای آن‌ها می‌پیچد باشند تا مدیون مردم نشوند.

۱- نژادیان، محمدعلی (۱۴۰۱)، محمدعلی نژادیان: با توجه به وضعیت اقتصادی مردم از این پس قیمت‌گذاری موتورسیکلت جزو مسائل امنیتی کشور محسوب می‌شود/ محصولات یورو ۵ در چین آماده تولید انبوه است، موتورسیکلت نیوز، ۲۰ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۱۲۲۸۰. رک: <https://www.motorcyclenews.ir/news/21228>

نژادیان: به دلیل غفلت بعضی از مسئولان کشور در طی چند سال گذشته صنعت موتورسیکلت کاملاً رها شده است و انجمن صنعت موتورسیکلت ایران به‌عنوان مغز متفکر و متولی این صنعت هر کاری که به صلاح خود می‌داند انجام می‌دهد به‌طوری که منافع ملی و مسئولیت اجتماعی در تصمیمات آن‌ها هیچ جایگاهی نداشته است.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از موتورسیکلت نیوز، محمدعلی نژادیان مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت گفت: نمی‌شود که هر روز بابت امنیت کشور خون داده شود و یک عده زیر سایه این آرامش هر کاری که بخواهند انجام دهند.

مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت افزود: وقتی وضعیت اقتصادی قشر متوسط به پایین بحرانی شده است، مسئولان باید مراقب وضعیت معیشتی و امکانات اولیه مردم باشند که بحث حمل‌ونقل و رفت‌وآمد مردم یکی از این مسائل مهم است که اگر به آن توجه کافی و به‌موقع نشود وضعیت کشور در سطح بحران قرار می‌گیرد.

نژادیان عنوان کرد: با توجه به این‌که امروز یک لیتر بنزین در ایران، از یک بطری آب معدنی کوچک، ارزان‌تر است پس اول و آخر چه بخواهیم و چه نخواهیم دیر یا زود بنزین گران خواهد شد و با توجه به وضعیت حمل‌ونقل عمومی که بسیار فرسوده است، همچنین ظرفیت محدود مترو و گرانی خودرو در نتیجه اگر قرار باشد مسئولان حواسشان به قیمت و وضعیت صنعت موتورسیکلت ایران هم نباشد فاجعه بزرگی به‌وجود خواهد آمد. مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت گفت: هیچ کالایی در کشور به اندازه موتورسیکلت گران نشده است و بعضی از محصولات بین ۱۵ تا ۲۰ برابر



«اعتراض محمدخادم منصوری» به قیمت‌های نجومی موتورسیکلت‌های لاکچری

لزوم نظارت بر بازار موتورسیکلت

رئیس اتحادیه فروشندگان دوچرخه، موتورسیکلت و لوازم یدکی تهران می‌گوید: هرچند وظیفه ما در اتحادیه نظارت و ارائه گزارش است، اما این گزارش اگر به جایی برسد و ترتیب اثر داده شود راهگشا خواهد بود. به گفته خادم منصوری، گوش شنوایی برای شنیدن گزارش اتحادیه نیست و به آن ترتیب اثر داده نمی‌شود. به همین دلیل شاهد گران فروشی، قاچاق و... در بازار هستیم.

وی ادامه داد: در بازار موتورهای باکیفیتی هم موجودند که به برندهای مربوط به ژاپن است، ولی در مقابل موتورهای بی کیفیت هم کم نیستند.

واردات موتورسیکلت در دست‌انداز

رئیس اتحادیه فروشندگان دوچرخه، موتورسیکلت و لوازم یدکی تهران با انتقاد از تاخیر در واردات موتورسیکلت گفت: گاهی فرایند واردات تا یک سال هم طول کشیده تا محموله‌ای به صورت قانونی وارد کشور شود. همین موارد و تنگناهای وارداتی باعث شده برخی واردکنندگان به قاچاق روی بیاورند.

خادم منصوری در مورد واردات موتور گفت: تنها موتوری که بیشتر قطعات آن ساخت داخل است هوندا ۱۲۵ است که تنها موتور آن وارداتی است. بقیه موتورها به صورت کامل در کارتن وارد و اینجا مونتاژ می‌شود، زیرا ما هنوز به آن مرحله نرسیده ایم که خودمان تولید کنیم. ناگفته نماند برخی تولیدکنندگان قطعات یدکی موتورسیکلت تولید می‌کنند که کمبود بازار را جبران کرده است.

رئیس اتحادیه فروشندگان دوچرخه، موتورسیکلت و لوازم یدکی تهران با بیان اینکه موتورهای خاص قیمت‌های نجومی دارند، گفت: لازم است بر کارخانه داران موتورسیکلت نظارت شود تا آن‌ها محصولات خود را با درصد سود مشخصی به فروش برسانند.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از اقتصاد ۲۴، محمد خادم منصوری با انتقاد از عدم نظارت بر قیمت موتورسیکلت در بازار گفت: البته ناگفته نماند برخی کارخانه داران موتورسیکلت‌های باکیفیتی وارد می‌کنند و به همین دلیل قیمت آن بالاتر است. در این میان برخی موتورهای بی کیفیت در بازار با جان و مال مردم بازی می‌کند.

رئیس اتحادیه فروشندگان دوچرخه، موتورسیکلت و لوازم یدکی تهران گفت: قیمت موتورسیکلت در ۴ سال اخیر ۱۲ برابر شده و به همین دلیل ارزان‌ترین موتورسیکلت موجود در بازار ۴۰ میلیون تومان قیمت خورده است. هرچند در چند ماه اخیر به دلیل ثبات قیمت دلار، گرانی جدیدی در بازار موتورسیکلت نداشته‌ایم.

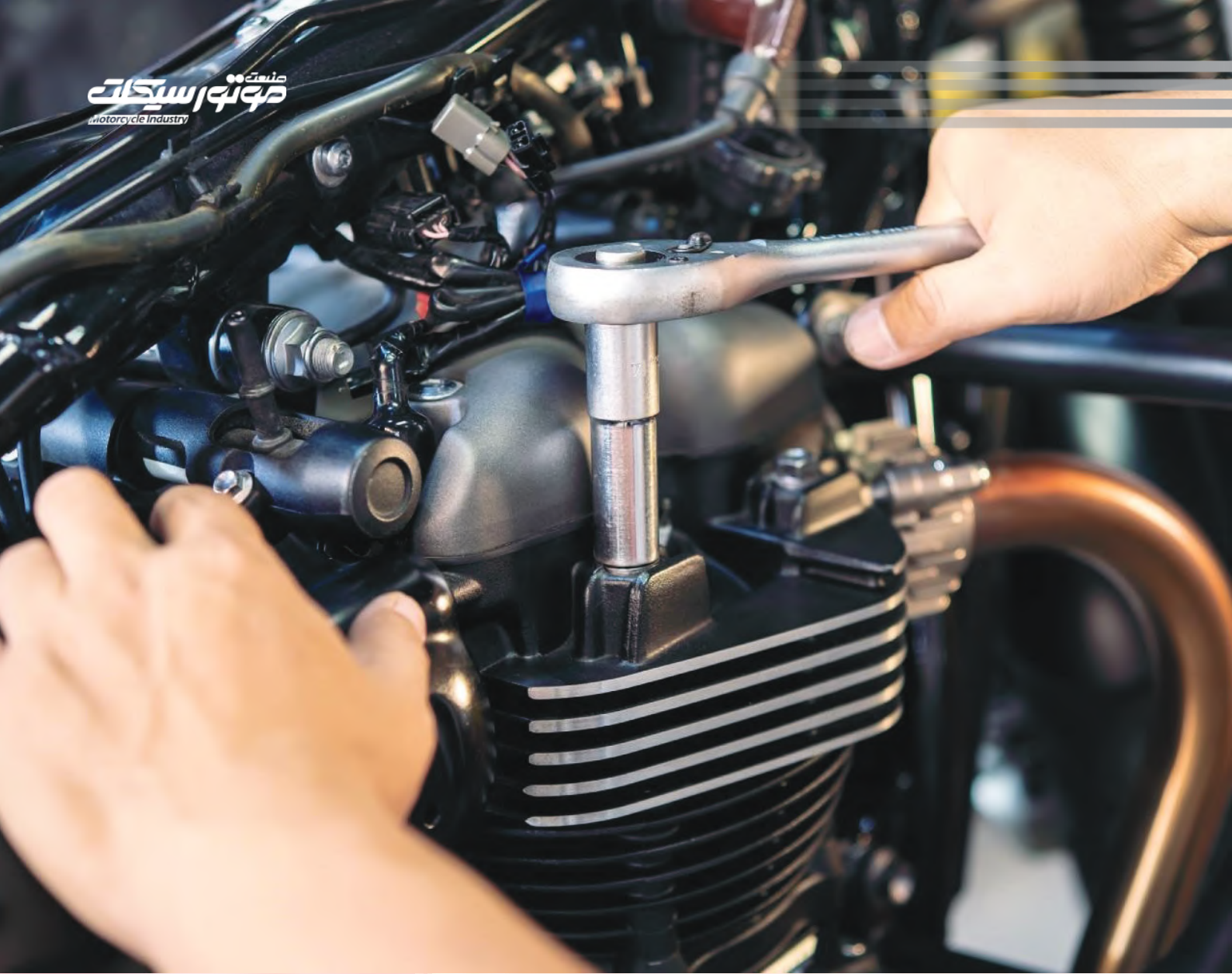
گرانی موتورسیکلت در ابتدای سال

رئیس اتحادیه فروشندگان دوچرخه، موتورسیکلت و لوازم یدکی تهران به اقتصاد ۲۴ می‌گوید: قیمت موتورسیکلت در ابتدای سال به دلیل افزایش ۵۷ درصدی هزینه پرسنل، آب، برق و افزایش مالیات‌ها نوسان داشته است.

محمد خادم منصوری افزود: این در حالی است که به دلیل ثبات نرخ ارز در چند ماه اخیر تغییری در قیمت موتورسیکلت رخ نداده و تقریباً ثابت مانده است.

۱- منصوری، محمد (۱۴۰۱)، آیا قیمت موتورسیکلت کاهش می‌یابد؟/ارزان‌ترین موتورسیکلت ۴۰ میلیون تومان، اقتصاد۲۴، ۲۴ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۱۶۶۲۷۸. ر.ک.

<https://eghtesaad24.ir/fa/news/166278>



رئیس اتحادیه تعمیرکاران موتورسیکلت:

« ۲۰ درصد از کالاهای موجود در بازار تقلبی است

مقاومت کرده و سعی دارند بهترین باشند؛ اما در کنارشان متاسفانه افراد سودجویی هستند که در مکان‌های زیرزمینی و دور از شهر با برچسب برندهایی که سال‌هاست در تولید نقش ندارند، تولیدات تقلبی خود را روانه بازار می‌کنند. لوازمی که گاهی منجر به مرگ و یا نقص عضو افراد می‌شوند. رئیس اتحادیه تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکاران دوچرخه و موتورسیکلت تهران در خصوص ارزیابی‌های مالیاتی این سازمان بیان کرد: تصمیمات یک‌طرفه و بدون مشورت سازمان امور مالیاتی خلاف جهت اشتغال‌زایی حرکت می‌کند. در جایی که رهبر کشور بر اشتغال‌زایی تاکید دارد، سازمان برعکس عمل می‌کند!

۱- صفرخانی، مصطفی (۱۴۰۱)، تقلب ۲۰ درصدی در بازار قطعات یدکی موتور، دنیای اقتصاد، ۹ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۳۸۸۶۲۴۹. رک:

<https://www.isna.ir/news/1401050806097>

مصطفی صفرخانی ادامه داد: بارها این مکان‌ها را کشف و به اطلاع مراجع تصمیم‌گیر رسانده‌ایم؛ اما همچنان بسیاری از کالاهای تقلبی و بی‌کیفیتی که در بازار به فروش می‌رسند. باید ناظران و مراجع اجرایی سریع‌تر و دقیق‌تر عمل کنند. در حال حاضر ۲۰ درصد از کالاهای موجود در بازار تقلبی است و این درصد برای جان افراد بسیار گران تمام می‌شود.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از دنیای اقتصاد، مصطفی صفرخانی رئیس اتحادیه تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکاران دوچرخه و موتورسیکلت تهران در خصوص تولید لوازم یدکی تقلبی بیان کرد: تولیدات داخلی خوب، با کیفیت و با استانداردهای لازم در کشور وجود دارد. برندهای معتبری که با تمامی کاستی‌ها و مشکلات تولید، همچنان



« آمار واردات و صادرات بعضی از قطعات و لوازم موتورسیکلت در ایران اعلام شد

چرا با وجود ساخت داخلی لاستیک و تایر موتورسیکلت، واردات این قطعات به ایران ادامه دارد؟

نشانگر سرعت از ارقام وارداتی موتورسیکلت بوده است. اما آمار صادرات قطعات موتورسیکلت نشان می‌دهد که حجم صادراتی برخی موارد از واردات بیشتر بوده است؛ به طوری که در ارقام صادراتی تحت عنوان موتورسیکلت در سال گذشته، ۸.۳ میلیون دلار تایر، ۱.۷ میلیون دلار تیوپ لاستیک و ۱۹۶ هزار دلار دزدگیر و واشر دیده می‌شود. در سال ۱۳۹۹ بود که در رابطه با ترخیص موتورسیکلت‌های با مجوز خاص که از سوی مرجع قضایی دستور آن صادر می‌شد، مرکز مبارزه با جرائم سازمان یافته گمرک ایران در بخشنامه‌ای بر طی تشریفات گمرکی تاکید کرد. این در حالی بود که در برخی موارد، موتورسیکلت‌ها با عناوین مختلف وارد و وارد کننده با دریافت نامه از برخی تشکلهای صنفی یا ورزشی و اخذ رای مرجع قضایی مبنی بر پرداخت حقوق و عوارض دولتی، خواستار ترخیص این کالا قبل از طی فرآیند قانونی می‌شدند. بر این اساس گمرک برای روشن شدن وضعیت و این که بتواند طبق قانون نسبت به ترخیص موتورسیکلت‌ها اقدام کند، از دادستان کل کشور، صدور رای مراجع استانی یا شهرستانی با محتوای ترخیص به شرط پرداخت حقوق و عوارض دولتی را استعلام گرفته و تعیین تکلیف کرده بود. بر این اساس اعلام شد که صدور هر رای و مجوزی از سوی مراجع قضایی مبنی بر صدور پروانه گمرکی بدون طی فرآیند قانونی ممنوع و فاقد وجاهت قانونی است و صدور پروانه برای هر گونه کالا از جمله موتورسیکلت مستلزم ورود کالا از مبادی قانونی و مجزا، اخذ مجوزهای قانونی و مقرراتی، انجام تشریفات گمرکی، رعایت مقررات صادرات و واردات و سایر قوانین و مقررات مربوطه خواهد بود!

به گزارش ماهنامه صنعت موتورسیکلت به نقل از ایسنا، اگرچه واردات موتورسیکلت ممنوع و از سال گذشته تاکنون وارداتی برای آن ثبت نشده است ولی ورود قطعات جهت تولید انجام می‌شود، در مواردی نیز صادرات قطعه بیش از واردات آن است.

واردات موتورسیکلت ممنوع است و به غیر از مجوزهای خاص از جمله ورزشی و یا انتظامی وارداتی صورت نمی‌گیرد، آن‌طور که لطیفی - سخنگوی گمرک ایران - به ایسنا گفته است از سال گذشته هیچ‌گونه واردات موتورسیکلت حتی با مجوز در گزارش‌های گمرک ثبت نشده است ولی در مقابل، ایران هم واردات قطعات موتورسیکلت و هم صادرات دارد.

بر اساس این گزارش، در سال ۱۴۰۰ آنچه تحت عنوان واردات قطعات موتورسیکلت وارد ایران شده، ۱۲۰۰ تن به ارزش بیش از ۶.۱ میلیون دلار بوده است که البته حجم واردات قطعات با تعرفه‌های دیگر می‌تواند مجموعه واردات این بخش را افزایش دهد.

لاستیک موتور به ارزش سه میلیون دلار، موتور موتورسیکلت ۲۵۰۰ تا ۱۰۰۰ سی سی حدود ۱۷ هزار دلار، بازوی نیرو ۱.۳ میلیون دلار، دزدگیر ۵۲۳.۶ هزار دلار، ۴۶.۵ هزار دلار واشر، استارت ۳۲۷.۷ هزار دلار و پانل نشانگر ۵۸۳ هزار دلار از جمله قطعات وارداتی موتورسیکلت در سال گذشته بوده است.

در سه ماه اول امسال نیز حدود یک میلیون دلار تایر موتورسیکلت، ۲۶۱.۶ هزار دلار بازوی نیرو، ۱۱۳.۴ هزار دلار دزدگیر و واشر، ۸۵.۳ هزار دلار کاسه نمد، ۱۱۱.۳ هزار دلار استارت و دینام و ۷۷ هزار دلار پانل

۱- اوضاع تجارت موتورسیکلت در ایران (۱۴۰۱)، ۸ مرداد ۱۴۰۱، کد خبر: ۱۴۰۱۰۵۰۸۰۶۰۹۷.ر.ک.

<https://www.isna.ir/news/1401050806097>



«هدررفت سالانه ۲۷۰ هزار میلیارد تومان بنزین در موتورسیکلت‌ها و خودروهای ایران»

می‌شود، اگر استاندارد جهانی را در این خودروها و موتورسیکلت‌ها داشته باشیم ۵۰ درصد کاهش مصرف خواهیم داشت، یعنی روزانه ۵۰ میلیون لیتر کاهش مصرف است و این حجم کاهش ارزش افزوده بالایی داشته و برای کشور و ارزآوری دارد.

اگر قیمت هر لیتر بنزین بین ۰.۵ تا ۰.۷ دلار بر هر لیتر در نظر گرفته شود، با یک حساب سرانگشتی میزان هدررفت بنزین به دلیل کیفیت پایین خودروهای داخلی سالانه ۱۰ میلیارد دلار است. حتی اگر نرخ ارز را ۲۵ هزار تومان در نظر بگیریم، عدم النفعی بیش از ۲۷۰ هزار میلیارد تومان در سال به کشور وارد می‌شود^۱.

دستور کاری برای افزایش قیمت بنزین در سال جاری وجود ندارد سخنگوی اقتصادی دولت در پاسخ به اینکه آیا آمار دقیقی از مصرف بنزین در کشور دارید و اینکه گمانه‌زنی‌ها برای واردات بنزین صحت دارد، اظهار داشت: با توجه به تولید بنزین که در کشور انجام می‌شود، دقت آماری خوبی وجود دارد و نسبت به مصرف هم آمار موجود است؛ اما سیاست دولت با توجه به دستور رییس جمهوری مبنی بر عدم

مصرف بنزین در خودروهای داخلی دو برابر میانگین جهانی است که این موضوع ایران را از درآمد سالانه ۲۷۰ هزار میلیارد تومانی از طریق صادرات بنزین محروم کرده است.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از فارس، بعد از گذشت ۵ ماه از سال ۱۴۰۱، پیش‌بینی‌ها درباره سربسر شدن تولید و مصرف بنزین در کشور محقق شده است و بنابر گزارش شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، مصرف بنزین به بیش از ۱۰۰ میلیون لیتر در روز رسیده است. در صورت تداوم روند فعلی، مصرف از تولید پیشی گرفته و ایران تبدیل به واردکننده بنزین می‌شود.

طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس با عنوان «بررسی رویکردهای مختلف به توسعه صنعت پتروپالایشگاهی در کشور» مصرف سرانه بنزین در ایران تقریباً دو برابر میانگین جهانی است.

اما دلیل اصلی مصرف بالای بنزین در کشور به کیفیت پایین خودروهای داخلی بازمی‌گردد؛ جلیل سالاری، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، در این باره می‌گوید: تعداد خودروهای شخصی و موتورسیکلت در کشور حدود ۲۵ تا ۲۶ میلیون دستگاه را شامل

۱- هدررفت سالانه ۲۷۰ هزار میلیارد تومان بنزین در خودروهای تولید داخل (۱۴۰۱)، ۸ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۱۴۳۰۰۰۱۴۳-۱۴۰۱۰۵۰۸۰۰۰.ر.ک.

<https://www.farsnews.ir/news/14010508000143>

باشیم ۵۰ درصد کاهش مصرف خواهیم داشت، یعنی روزانه ۵۰ میلیون لیتر کاهش مصرف است و این حجم کاهش ارزش افزوده بالایی داشته و برای کشور و ارزآوری دارد.

در واقع با یک حساب سرانگشتی، مصرف بنزین در خودروهایی بی کیفیت داخلی، سالانه بیش از ۱۰ میلیارد دلار به کشور خسارت وارد می‌کند.

افزایش مصرف تراز بنزین ایران را سربه‌سر کرد

اما بحث پیشی گرفتن مصرف بنزین از تولید، موضوعی نیست که به تازگی عنوان شده باشد، خبرگزاری فارس در سلسله گزارش‌هایی در بهمن و اسفند سال گذشته با بررسی روند افزایشی مصرف طبق آمارنامه مصرف فرآورده‌های نفتی انرژی‌زا، نسبت به صفر و سپس منفی شدن تراز بنزین هشدار داده بود.

تصویر ۱ در گزارشی با عنوان «مرگ تدریجی درآمد ۳ میلیارد دلاری ایران از صادرات بنزین/ سال آینده تولید و مصرف بنزین سربه‌سر می‌شود» در تاریخ ۱۷ بهمن سال ۱۴۰۰ در خبرگزاری فارس منتشر شده است. پس از واکنش‌های گسترده مردم در دولت سیزدهم و تعدیل قیمت بنزین با تورم، مصرف این سوخت افزایش چشم‌گیری می‌یابد. با توجه به عدم اعتقاد وزارت نفت تدبیر و امید به احداث پالایشگاه، میزان تولید افزایش نیافته و در نتیجه خبرگزاری فارس از منفی شدن تراز بنزین در سال ۱۴۰۱ (سال جاری) خبر می‌دهد.

«تحویل طرح پالایشگاه ستاره خلیج فارس با پیشرفت حدود ۷۵ درصد به دولت روحانی» و بهره‌برداری از آن در سال ۹۷ باعث افزایش تولید بنزین شد. به طور همزمان «افزایش قیمت بنزین در آبان ۹۸» و «شیوع کرونا» از مصرف بنزین کاست و بدین ترتیب، در سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰ ایران در باشگاه صادرکنندگان بنزین قرار گرفت. حال با از بین هر سه عامل موثر، ایران به سمت خروج از باشگاه صادرکنندگان بنزین حرکت می‌کند.

پیش‌بینی معاون سابق وزیر نفت درباره صفر شدن تراز بنزین در

سال ۱۴۰۰

البته موضوع سربه‌سر شدن تراز بنزین تحت تاثیر افزایش مصرف سوخت، پیش‌تر در دولت دوازدهم هم پیش‌بینی شده بود. علیرضا صادق‌آبادی مدیرعامل سابق شرکت ملی پالایش و پخش در یادداشتی در روزنامه همشهری مورخ ۱۸ بهمن ۱۳۹۹ به صفر شدن تراز بنزین در سال ۱۴۰۰ اذعان کرده بود.

وی در این باره می‌گوید: پیش‌بینی می‌کند متوسط مصرف بنزین در سال ۱۴۰۰ به روزانه ۹۵ تا ۱۰۰ میلیون لیتر برسد؛ در این صورت خروج نام ایران از باشگاه صادرکنندگان بنزین دنیا و محروم ماندن از دلارهای صادرات بنزین جدی‌تر و یک گزینه محتمل در سال‌های آینده خواهد بود. اشاره مدیرعامل سابق شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی مهر تأییدی است برای شدت بسیار بالای «مصرف» انرژی در کشور و در واقع این هشدار صادق‌آبادی در شرایطی بیان می‌شود که به نظر می‌رسد سهمیه‌بندی بنزین در آبان ۱۳۹۸ هم نتوانسته جلوی رشد مصرف مورد انتظار بنزین را بگیرد.

افزایش قیمت، تلاش بر این است تا از راه‌های دیگر مانند گاز سوز کردن خودروها شرایط طوری باشد که مصرف بنزین افزایش نیابد و نیاز به واردات بنزین نداشته باشیم.

وی درباره احتمال افزایش قیمت بنزین و طرح آزمایشی بنزین در جزیره کیش، تأکید کرد: مکرراً عرض می‌کنم دستور کاری برای افزایش قیمت بنزین در سال جاری وجود ندارد.

خاندوزی اضافه کرد: ۵ ماه است که طرح آزمایشی بنزین اجرا و در حال حاضر متوقف شده. قرار است این طرح انجام شده بررسی شود و اگر نیاز به اصلاحات یا توسعه دارد صورت پذیرد، هنوز تصمیماتی اتخاذ نشده است. وزیر امور اقتصادی و دارایی یادآور شد: اگر هر تصمیمی هم گرفته شود، برنامه‌ای برای افزایش قیمت بنزین در سال جاری نداریم.^۱



صفر شدن تراز بنزین در سال ۱۴۰۱

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از فارس، پس از واکنش‌های گسترده مردم در دولت سیزدهم مصرف بنزین افزایش چشم‌گیری می‌یابد، با توجه به عدم اعتقاد وزارت نفت تدبیر و امید به احداث پالایشگاه، میزان تولید بنزین افزایش نیافت و بنابراین منفی شدن تراز بنزین در سال ۱۴۰۱ محتمل بود.

در روزهای گذشته زمزمه‌هایی درباره سربه‌سر شدن تولید و مصرف بنزین در رسانه‌های مختلف شنیده می‌شود. نقطه آغاز این بحث‌ها به اظهار نظر جلیل‌سالاری مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی بازمی‌گردد. وی در اظهاراتی در جمع خبرنگاران گفته بود: تعداد خودروهای شخصی و موتورسیکلت در کشور حدود ۲۵ تا ۲۶ میلیون دستگاه را شامل می‌شود، اگر استاندارد جهانی را در این خودروها و موتورسیکلت‌ها داشته

۱- خاندوزی، احسان (۱۴۰۱)، وصول درآمد حاصل از فروش نفت ۵۸۰ درصد افزایش یافت، ایرنا، ۴ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۸۴۸۳۳۷۴۱، رک.

<https://www.irna.ir/news/84833741>

نخستین گام برای حل مشکل تراز بنزین، ریشه‌یابی درست مسئله است که در این ماجرا به جهش مصرف بنزین برمی‌گردد. اما در این بین برخی بدون ارائه «هیچ مستنداتی»، قصد دارند درباره قیمت بنزین یا واردات بنزین بی‌کیفیت توسط دولت شایعه‌پراکنی کنند که طبیعتاً گرهی از مشکلات باز نخواهد کرد.

«بهینه‌سازی مصرف سوخت» هم‌اکنون به مطالبه عمومی نخبگان و مردم تبدیل شده است و انتظار می‌رود وزارت نفت دولت سیزدهم اقدام موثری در این باره انجام دهد.

شایان ذکر است تاکنون وزارت نفت هیچ برنامه و اقدام موثری در حوزه بهینه‌سازی مصرف سوخت ارائه نکرده است.^۱

۱- صفر شدن تراز بنزین در سال ۱۴۰۱ / مصرف بنزین چطور افسار پاره کرد (۱۴۰۱)، فارس، ۱۲ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۱۴۰۱۰۵۱۲۰۰۰۳۳۲. ر.ک:

<https://www.farsnews.ir/news/14010512000332>

مطالبه از وزارت نفت برای «بهینه‌سازی مصرف سوخت»

همانطور که اشاره شد طبق گفته مدیرعامل فعلی و سابق شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، افزایش مصرف سوخت با کاهش شیوع کرونا از مهم‌ترین دلایل صفر شدن تراز بنزین است، موضوعی که آمارنامه مصرف فرآورده‌های نفتی انرژی‌زا هم آن را تایید می‌کند.

بدین ترتیب جمعی از خبرنگاران تخصصی حوزه اقتصاد انرژی با راه‌اندازی پوششی با هشتگ «بهینه‌سازی مصرف انرژی»، راهکارهای کنترل مصرف سوخت شامل اصلاح صنعت خودروسازی و توسعه سوخت‌های جایگزین CNG و LPG را به رئیس‌جمهور محترم و وزیر نفت دولت سیزدهم پیشنهاد دادند که خبرگزاری فارس در گزارشی با عنوان «مطالبه از وزارت نفت در بهینه‌سازی مصرف سوخت/ بلا تکلیفی برنامه وزارتخانه‌ها در بهینه‌سازی» به بازتاب آن پرداخته است.

«اگر موتورسیکلت چینی را به جای ژاپنی و اروپایی بفروشند تکلیف خریدار چیست؟»

شرکت نیز امضاء کند و برای خدمات پس از فروش و تامین قطعات نیز یک مدت زمانی مثلاً ۱۰ سال مشخص کنند چون ممکن است در آینده نزدیک شرکت به هر دلیلی منحل شود و نماینده به‌عنوان فروشنده باید پاسخگوی خریدارها باشد.

سوال دیگری که ممکن است پیش بیاید این است که برای شکایت و پیگیری هرگونه فساد اقتصادی و ظلم به خریدار با کجا باید تماس گرفت؟

به مراجع زیادی می‌توانید تماس بگیرید از جمله ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، اطلاعات سپاه (تلفن: ۱۱۴)، وزارت اطلاعات (تلفن: ۱۱۳)، پلیس ۱۱۰ و...

آیا اگر شرکتی کالایی را با مارک ایرانی وارد کند مجاز است؟

مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت اظهار کرد: واردات کالا با علائم و برندهای داخلی مشمول بند «ر» ماده ۱۲۲ قانون امور گمرکی بوده و طبق قانون ورود آن‌ها به کشور ممنوع است.

وی گفت: همچنین طبق بند «ج» قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز: اظهار کالای وارداتی با نام یا علامت تجاری ایرانی بدون اخذ مجوز قانونی از مراجع ذی‌ربط با قصد متقلبانه نیز مصداق قاچاق شناخته شده است. مثال: به فرض ممکن است موتورهای کاندگان قطعه‌ای مانند چراغ و... را در چین سفارش داده و با برند ایرانی به کشور وارد کنند که بگویند ما ساخت داخل هم داشته‌ایم یا به فرض به دلیل کیفیت برتر کالای ایرانی این کار صورت پذیرد.^۱

۱- نژادبان، محمدعلی (۱۴۰۱)، اگر موتورسیکلت چینی را به جای ژاپنی و اروپایی بفروشند تکلیف خریدار چیست؟، موتورسیکلت نیوز، ۲۶ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۱۳۰۳. ر.ک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/21303>

ماده ۱۲۲ قانون امور گمرکی ورود قطعی کالاهای ممنوعه را توضیح داده است.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از موتورسیکلت نیوز، محمدعلی نژادبان مدیرمسئول صنعت موتورسیکلت گفت: در بند «ر» ماده ۱۲۲ قانون امور گمرکی آمده است: واردات کالاهای دارای نشانی یا نام یا علامت یا مشخصات دیگری بر روی خود کالا یا روی لفاف آن‌ها به‌منظور فراهم کردن موجبات اغفال خریدار و مصرف‌کننده نسبت به سازنده یا محل ساخت یا خواص یا مشخصات اصلی آن کالا ممنوع است. وی عنوان کرد: علاوه بر قانون امور گمرکی، قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز نیز به صراحت ورود برخی کالاها به کشور را جزء مصادیق قاچاق دانسته است.

نژادبان افزود: بند «ث» ماده ۲ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز می‌گوید: آن کالاهایی که مشمول بند «ر» ماده ۱۲۲ قانون امور گمرکی هستند قاچاق تلقی می‌شود.

ممکن است نمایندگان شرکت‌ها و فروشندگان خرد موتورسیکلت سوال کنند که اگر شرکتی به ما دروغ گفت و ما هم اعتماد کردیم و به خریدار گفتیم تکلیف ما چه هست؟

پاسخ: با توجه به این که می‌دانید ایران تحریم بوده است باید تحقیق می‌کردید و یا موقع خرید از شرکت فاکتور، قرارداد، نامه یا... بگیرید و در آن جزییات محصولی که به نام ژاپنی یا اروپایی یا اورجینال به شما فروخته شده است درج شود. مانند: سال ساخت، کشور سازنده، تحت لیسانس است یا توسط شرکت مادر ساخته شده است و... همچنین نمایندگان باید توجه داشته باشند که به غیر از مدیرعامل حتماً صاحب



« شیوع تردد موتورسیکلت‌های پلاک مخدوش

استفاده از وسایل ایمنی و رعایت نکات و قوانین راهنمایی و رانندگی به سود خودشان است.

با این حال آنطور که رئیس پلیس راهور تهران بزرگ اعلام می‌کند دوباره طرح برخورد جدی با متخلفان در دستور کار قرار گرفته است. بنابراین اگر موتورسیکلت شما پلاک ندارد یا پلاک آن مخدوش و ناخواناست، قبل از تردد در سطح شهر ابتدا وضعیت پلاک موتورسیکلت خودتان را روشن کنید و از ورود به سطح معابر با چنین وضعیتی جدا خودداری کنید تا درگیر سیر مراحل قانونی این تخلف نشوید. نباید فراموش شود که در ماده ۷۲۰ قانون مجازات اسلامی به صراحت بیان شده که تغییر در ارقام و وضعیت ظاهری وسیله نقلیه جرم محسوب شده و مجازات از ۶ ماه تا یک سال حبس را دارد. این پیام واضح و روشن پلیس راهور به مالکان و راکبان موتورسیکلت‌هایی است که به دلایل مختلف در هنگام تردد در معابر خواندن شماره پلاک و شناسایی وسیله نقلیه آنها مقدور و ممکن نیست.

پلیس راهور این بار به صورت جدی تر و بدون هیچ اغمازی در حال برخورد با این قبیل وسایل نقلیه است. حال با هدف تشدید برخورد با موتورسواران

رئیس پلیس راهور تهران از تشدید برخورد با موتورسیکلت‌های فاقد پلاک و پلاک مخدوش که امنیت و آسایش مردم را به مخاطره انداخته‌اند، خبر داد و گفت: هر چه اقتصاد ما با مشکلات بیشتری مواجه می‌شود و هر چه سفره خانوارها کوچک تر می‌شود، روی آوردن و استقبال مردم از وسایل نقلیه ارزان قیمت تر مانند موتورسیکلت هم افزایش پیدا می‌کند.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از همشهری، احتمالاً در ماه‌های اخیر شما هم احساس کرده باشید که تخلف موتورسیکلت‌ها بیشتر شده است. کاملاً واضح است موتورسیکلت‌هایی که پلاک مخدوش دارند، موتورهایی که وارد پیاده‌رو می‌شوند، راکبانی که کلاه کاسکت ندارند، موتورهایی که مسیرهای یکطرفه را برعکس می‌آیند و آنهایی که میان خودروها و پراژ می‌دهند در همین ۲-۳ ماه اخیر بیشتر شده‌اند. البته واقعیت این است که پلیس و شهرداری دیگر بیشتر از این نمی‌توانند برای کنترل موتورسیکلت‌ها انرژی صرف کنند چراکه راکبان این وسیله نقلیه با فرهنگسازی در وهله نخست باید به این درک برسند که احتیاط،

باعث بروز مشکلات و تخلفها و آسیبهای به مراتب بزرگتری باشد و در نتیجه کفیها بیشتر از قبل به کار گرفته شدند و این برخوردهای قانونی همچنان با همان شدت ادامه دارد تا در این زمینه به یک وضعیت با ثباتتری برسیم. در واقع علت تشدید شدن استفاده از کفیها که در گذشته جسته و گریخته مورد استفاده قرار می گرفت، این بود که شاهد شیوع تردد موتورسیکتهایی بودیم که به دلایل مختلف از جمله نداشتن پلاک و پلاک مخدوش و ناخوانا و نامشخص بودن اعداد پلاک، قابل شناسایی نبوده و جرایم متعددی از سوی این قبیل موتورسیکلتها مشهود بود. در خلال این طرح تعدادی موتورسیکلت سرقتی، سارق موتورسیکلت، کیف قاپ، موبایل قاپ و سارق شناسایی و دستگیر شده و تحویل مراجع قضایی شدند. به عبارت دیگر این طرح تنها جنبه ترافیکی و حمل و نقلی نداشته و به لحاظ انتظامی و امنیتی هم دارای کارکرد و اهمیت است.»

کاهش حوادث

رئیس پلیس راهور تهران در عین حال از کاهش آمار حوادث و سوانح مربوط به موتورسیکلتها در سال ۱۴۰۱ خبر می دهد و به همشهری می گوید: «مجموع اقدامات پلیس راهور در زمینه برخورد با موتورسیکلتهای متخلف به چند بخش تقسیم می شود. یک بخش موتورسیکلتهای سنگین است که بدون هیچ اغمازی حتی در تعطیلات با آنها برخورد می شود و تاکنون حدود ۲۳۰ دستگاه از این نوع موتورسیکلتها توقیف شده و در پارکینگ است. با توجه به اینکه موتورسیکلتهای سنگین عمدتاً قاچاق بوده و ارکان اصلی آن مخدوش است و فاقد سند و مدرک هستند، بعد از توقیف و انتقال به پارکینگ، در فرایند قضایی دوباره به دست مالک و راکبانشان نمی رسند. بخش دوم موتورهای سبک هستند که عمدتاً شماره گذاری شده و مجوز شماره گذاری دارند. در مورد موتورهای سبک یک مبحث کارها و طرحهایی مانند موتوربار، آموزشهای میدانی و... است که پلیس راهور انجام داد و منجر به اصلاح رفتار ترافیکی شد و آمارها و نتایج خوبی هم به دنبال داشت. مورد بعدی هم طرح تشدید برخورد با متخلفان است. در کنار اینها اصلاحات هندسی معابر با کمک و مشارکت مدیریت جدید شهرداری تهران، مانند آنچه در تونل امیرکبیر شاهد آن بودیم و همچنین ساماندهی محل پارک موتورسیکلتها در محدودههای پر تردد مانند بازار بزرگ که همچنان در حال تکمیل این شبکه هستیم، باعث شده تا طبق آمار منتشر شده از سوی پزشکی قانونی در ۴ ماه اخیر نسبت به مدت مشابه سال گذشته تصادفات فوتی موتورسیکلتها حدود ۴ درصد، تصادفات جرحی موتورسیکلتها حدود ۹ درصد و تصادفات خسارتی موتورسیکلتها حدود ۲ درصد کاهش پیدا کند. این موضوع نشان می دهد که کارها و طرحهای اجرا شده تا به امروز مؤثر، مفید و تأثیرگذار بوده است.»

تشکر هاشمی: شورای ترافیک شهر تهران تصمیم گیری می کند

سیدجعفر تشکر هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران موضوع موتورسیکلتها را یکی از مباحث مهم و جدی شهر

متخلف، از ابتدای ماه جاری در سطح معابر و تقاطعها و میادین مهم و پر تردد پایتخت، کفیهایی در نقاط مختلف شهر تهران مستقر شده و از ابتدای هفته آینده با موتورهای متخلف به شدت برخورد می شود. در این طرح با موتورسواران فاقد پلاک یا دارای پلاک مخدوش مطابق قانون برخورد شده و موتورسیکلتهای آنها توسط پلیس راهور توقیف شده و به وسیله کفیها به پارکینگ منتقل می شود و پس از انتقال موتورسیکلت به پارکینگ توسط کفیها، برای فرد متخلف نیز پرونده تشکیل شده و به مراجع قضایی معرفی می شود.

تشدید برخورد با موتورسیکلتهای پلاک مخدوش

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ درباره موتورسیکلتهای متخلف و تشدید برخورد با راکبان متخلف به همشهری می گوید: «با توجه به اینکه تردد موتورسیکلتهای فاقد پلاک، پلاک مخدوش و همچنین پلاک ناخوانا و استتار شده یکی از عوامل اصلی بروز تخلفهایی چون عبور از چراغ قرمز، حرکت در پیاده رو، ورود به معابر یکطرفه و... بوده و همچنین به مباحثی چون سرقت، کیف قاپی و موارد امنیتی ارتباط مستقیم دارد، در طول یک سال و نیم گذشته برخورد با موتورسیکلتهایی که پلاک آنها قابل رویت و شناسایی نیست در قالب طرح و برنامه های جدید و مختلف با همکاری نیروی انتظامی آغاز شد و در این مدت جسته و گریخته ادامه داشت.»

به گفته سردار محمدحسین حمیدی فقط در مناسبتهای خاصی مانند اعیاد و عزاداریها میزان برخوردها شدت و ضعفهایی داشته، اما هیچ وقت متوقف نشده است. او می گوید: «از اسفند سال گذشته و اوایل امسال تشدید برخورد با موتورسیکلتهای فاقد پلاک و پلاک مخدوش در دستور کار و در رأس برنامه های همکاران ما در پلیس راهور قرار گرفته است و به طور متوسط روزانه ۱۰۰ موتورسیکلت اعمال قانون شده و با کفیها به پارکینگ منتقل می شوند و فرد متخلف نیز مطابق قانون باید پاسخگوی مراجع قضایی باشد.»

سردار حمیدی دلیل تشدید برخورد با موتورسیکلتها را افزایش و شیوع موتورسیکلتهایی اعلام می کند که پلاک آنها به دلایل مختلف از جمله مخدوش و ناخوانا بودن قابل رویت و شناسایی نیست: «زمانی که طرح موتوربار را شروع کردیم و جایگزین برخوردهای قبلی شد، باز هم موضوع اصلی این بود که اگر شخصی خودش همراهی می کرد و تمایل داشت در این طرح مشارکت داده می شد، اما اگر نمی خواست و اصرار بر ارتکاب تخلف داشت، مأموران ما موتورسیکلت را با کفیها به پارکینگ منتقل می کردند. البته به ندرت این اتفاق می افتاد و اغلب تمایل داشتند تا در طرح موتوربار مشارکت کنند و موتورسیکلتشان به پارکینگ منتقل نشود. در آن مقطع تعداد موتورسیکلتهایی که به پارکینگ اعزام شدند بسیار محدود و تقریباً به تعداد انگشتان دست بود.»

رئیس پلیس راهور با بیان اینکه سال گذشته که در خلال تشدید برخورد با موتورسیکلتهای متخلف، جرایم زیادی کشف و ضبط شد، می گوید: «متوجه شدیم بسیاری از راکبان موتورسیکلت پلاک وسیله نقلیه را دستکاری کرده یا پوشانده اند یا برخی فاقد پلاک هستند که می تواند

تهران می‌داند که لازم است درمورد آن تصمیمات آنی و کلیدی گرفته شود: «هرچه اقتصاد ما با مشکلات بیشتری مواجه می‌شود و هرچه سفره خانوارها کوچک‌تر می‌شود، روی آوردن و استقبال مردم از وسایل نقلیه ارزان‌قیمت‌تر مانند موتورسیکلت هم افزایش پیدا می‌کند. علاوه بر این در سال‌ها و دهه‌های گذشته، سیاست‌های اشتباهی در مورد محدوده مرکزی شهر اعمال و اجرا شده است که باعث شده تا میل استفاده از موتورسیکلت در میان مردم بیشتر شود. در رابطه با موتورسیکلت‌ها دستگاه‌های متعددی مسئول و متولی هستند. پلیس، وزارت صنایع و شهرداری هرکدام نقش و سهم خودشان را دارند. به‌عنوان مثال سیاست‌های شهرداری در بحث محدوده‌های کنترل طرح ترافیک و مرکز شهر سیاست‌هایی نبوده که بتواند مشکل موتورسیکلت‌ها را کاهش دهد و کنترل کند. تمام این عوامل دست به‌دست هم داده تا استفاده از موتورسیکلت به‌عنوان یک وسیله نقلیه ارزان و اقتصادی که می‌تواند در همه‌جا تردد داشته باشد و لازم نیست هیچ قانونی را رعایت کند مورد استقبال عموم مردم قرار بگیرد.»

او با اشاره به اینکه این موضوع باید در شورای ترافیک شهر تهران که وزارت کشور، پلیس، شهرداری و نماینده شورای اسلامی شهر تهران در آن حضور دارند، به‌عنوان یک موضوع مهم و جدی مطرح شود، می‌افزاید: «اینگونه می‌توان برای قانونمند کردن تردد، محدود کردن و چگونگی

جایگزینی موتورسیکلت‌ها تصمیمات آنی و کلیدی گرفت. مهم‌ترین موضوعی که اکنون باید مورد توجه قرار بگیرد موتورسیکلت‌های کاربراتوری هستند که هم آلودگی و مخاطرات زیادی دارند و هم بزه‌های زیادی از طریق آنها اتفاق می‌افتد. اگر موتورسیکلت‌های کاربراتوری به موتورسیکلت‌های برقی تبدیل شوند، بسیاری از این مشکلات مرتفع خواهد شد. شهرداری تهران و شورای شهر شاید بتوانند بخشی از موضوعات مربوط به موتورسیکلت‌ها را پوشش دهند، اما این موضوع نیازمند بحث و بررسی و تصمیم‌گیری در شورای ترافیک است و می‌تواند یکی از دستور جلسات این شورا در جلسات آینده باشد. به‌عنوان یک موضوع جدی، در کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر هم چندین جلسه روی مباحث مربوط به موتورسیکلت‌ها کار کرده‌ایم و امیدواریم در کنار شورای ترافیک بتوانیم راه‌حل‌ها و راهکارهای مناسبی برای این موضوع پیشنهاد و ارائه دهیم.»

آمار تصادفات موتورسیکلت‌ها: سال ۱۴۰۰: ۴۷ درصد فوتی از کل، ۶۴ درصد جرحی از کل، سال ۱۴۰۱: ۴۳ درصد فوتی از کل، ۶۳ درصد جرحی از کل^۱.

۱- هر چه مشکلات اقتصادی بیشتر استفاده از موتورسیکلت هم بیشتر برخورد با موتورهای پلاک مخدوش و فاقد پلاک تشدید می‌شود (۱۴۰۱)، همشهری، ۲۴ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۶۹۸۰۲۲ ر.ک.





دکتر سید شهریار زینی:

« چالش موتورسیکلت برقی تنها با تاسیس ایستگاه «سوآپ» بر طرف می‌شود

شدن این طرح، تصویب آن توسط متولیان این صنعت، چالش‌های پیش‌رو و البته توجه بیشتر به شرکت‌های دانش‌بنیان به‌گفت‌وگو نشستیم که در ادامه شرح آن ارائه می‌شود.

قانون حمایت از تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور که به تولیدکنندگان بیشتر توجه دارد، باید توسط کدام نهاد تصویب و اجرایی شود؟

با پیگیری‌های صورت‌گرفته این قانون اکنون در دست شهرداری تهران است و در حال حاضر نمی‌دانم که شهرداری این درخواست را به‌سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال کرده است یا خیر؟ این درخواست یک روند طولانی دارد و ما حدود دو تا سه سال است که روی این موضوع کار

بر اساس آخرین اطلاعات بنده مصوبه‌ای که قرار بود برای اتوبوس برقی باشد، برای موتورسیکلت برقی نیز دیده شده است و در مفاد این مصوبه با تغییرات بسیاری مواجهیم و آن‌طور که به‌بنده گزارش داده‌اند گفته شده در این مصوبه برای موتورسیکلت برقی نیز جایگاهی دیده شده است.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از اخبار خودرو، در بخش نخست این گفت‌وگو به‌نکات مهمی درباره تولید موتورسیکلت برقی در کشور و چالش‌های مربوط به‌باتری آن‌ها اشاره شد و در بخش پایانی این مصاحبه با دکتر سید شهریار زینی، مدیر گروه توسعه فناوری‌های نوین خودرویی ستاد حمل‌ونقل پیشرفته علمی و فناوری ریاست‌جمهوری درباره اجرایی

کرده‌ایم. بنابراین معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری سعی کرده با وجود بودجه و اعتبارات محدودی که دارد، از پروژه فناورانه حوزه موتورسیکلت‌های برقی حمایت کند. البته این حمایت‌ها همچنان هم وجود دارد و نمونه‌اش را هم مطرح کردم و مربوط به برنامه‌ریزی می‌شود که در آن با همکاری شرکت مپنا، شاهد توسعه ایستگاه‌های سوآپ باتری باشیم. اما نکته مهم اینجاست که متولی اصلی این طرح وزارت صمت است و به‌نظر می‌رسد متولیان و مسئولان در وزارت صمت، نگاه خیلی ویژه‌تری به فناوری‌های پیشرفته در صنعت خودرو و موتورسیکلت و همچنین حمل‌ونقل باید داشته باشند. اما آن‌ها تولی‌گری یا به‌اصطلاح صاحب کار بودن خود کار را به‌طور دقیق و جدی پیگیری نمی‌کنند و نمی‌توان انتظار داشت سایر اجزای زیست‌بوم به‌تنهایی بتوانند موضوع را به‌نتیجه برسانند. لازم به‌ذکر است این زنجیره‌ای است که باید چرخ‌دنده‌های آن در کنار هم خوب کار کنند و

اگر یکی از چرخ‌دنده‌ها، حتی خیلی خوب هم به‌گردش درآید، درنهایت ممکن است تبدیل به‌هرزگرد شود. زیرا باید تمام زنجیره به‌درستی و با هم کار کنند. بر این اساس انتظار می‌رود دوستان در وزارت صمت در حمایت از تولید انبوه موتورسیکلت‌های برقی و اعطای مجوزها و همچنین دروضع قوانین و دستورالعمل‌های مناسب برای توسعه این موضوع، گام‌های موثرتری بردارند.



از طرفی آن‌ها می‌توانند موتورسیکلت‌سازها را به‌سمت تولیدات برقی سوق دهند و در اجرایی شدن قانون هوای پاک بسیار موثر باشند. اگر این‌چنین باشد به‌زودی شاهد تحول در صنعت خودرو و اساساً تحول در حمل‌ونقل عمومی خواهیم بود و حداقل شاهد استفاده از فناوری‌های پاک و نوین و برقی‌سازی صنعت خودرو و حمل‌ونقل عمومی هستیم.

به‌نظر شما با رفع چالش‌ها و مشکلاتی که وجود دارد، آیا مردم به‌خرید موتورسیکلت برقی ترغیب می‌شوند و دربارہ فرهنگ‌سازی برای استفاده از ایستگاه‌های سوآپ باتری چه‌نظری دارید؟

در این حوزه چند موضوع حاشیه‌ای وجود دارد که یکی از آن‌ها فرهنگ‌سازی است. یعنی نحوه آموزش استفاده از موتورسیکلت برقی و ایستگاه‌های سوآپ. نکته دیگر این‌که در کشور ما فرهنگ در اقتصاد تنیده شده است. به‌بیان دیگر خودرو یا هر وسیله یا هر کالایی که شما قصد خرید آن را داشته باشید، نخستین شاخص در کنار کیفیت، قیمت آن است و در سراسر جهان این موضوع مطرح است؛ اما در کشور ما این مقوله پرنرنگ‌تر به‌نظر می‌رسد. بنابراین وقتی قرار باشد شما

می‌کنیم. ما با متولیان شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت، پیش‌نویس آن را آماده کردیم و جلسات متعدد با وزارت نفت داشتیم و درنهایت تاییدیه وزارت نفت را نیز گرفتیم. پس از تاییدیه وزارت نفت آن را به‌شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت ارسال کردیم و دوباره این درخواست به‌سازمان برنامه و بودجه کشور فرستاده شد.

ظاهراً این سازمان به آن نقدهایی داشت که قرار شد به‌شورای عالی هماهنگی اقتصادی کشور ارجاع داده شود که باید در این سازمان مصوب شود. در ادامه این درخواست به‌وزارت کشور بازگشت داده شد و ماه‌ها در این وزارتخانه ماند. اما آخرین خبری که از این درخواست دارم این است که روی آن کار کرده‌اند و برای سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال شده که البته این خبر غیررسمی و تایید نشده است. امیدواریم و انتظار داریم که متولیان امر در سازمان برنامه و بودجه کشور تحرک و پویایی بیشتری داشته باشند.

زیرا این درخواست اگر نهایی شود و برای شورای عالی هماهنگی اقتصادی کشور ارسال شود، کمک بزرگی به‌ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور می‌شود. یکی از نکات مثبت این درخواست استفاده از اتوبوس‌های برقی است که درعرصه حمل‌ونقل کشور تاثیر به‌سزایی دارد. بر اساس آخرین اطلاعات بنده مصوبه‌ای که قرار بود برای اتوبوس برقی باشد،

برای موتورسیکلت برقی نیز دیده شده است و در مفاد این مصوبه با تغییرات بسیاری مواجهیم و آن‌طور که به‌بنده گزارش داده‌اند گفته شده در این مصوبه برای موتورسیکلت برقی نیز جایگاهی دیده شده است.

باتوجه به‌این‌که شعار سال ۱۴۰۱ تولید، دانش‌بنیان و اشتغال‌آفرین است و در این شعار به‌دانش‌بنیان‌ها توجه شده است، در این عرصه (تولید موتورسیکلت برقی و باتری‌های لیتیومی و جایگاه‌های سوآپ) چقدر از شرکت‌های دانش‌بنیان حمایت شده و درمجموع وزارت صمت از شرکت‌های دانش‌بنیان تا چه‌اندازه حمایت کرده است؟

سوال خوبی را مطرح کردید. در حوزه موتورسیکلت برقی حمایت معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری تنها مربوط به‌سال جاری نیست؛ بلکه از سال‌های گذشته چندین شرکت دانش‌بنیان را از بدو تاسیس حمایت کرده تا به‌شرکت دانش‌بنیان بدل شوند و حتی تسهیلاتی برای محصولاتی که تولید کرده‌اند درنظر گرفتیم و همچنین در قالب توسعه حمایتی از اقلام ماژول‌ها مانند ساخت موتورهای الکتریکی، ساخت پیش‌ران‌ها، ساخت یونیت‌ها و طراحی و ساخت موتورسیکلت‌های برقی نیز حمایت

به عنوان سوال پایانی پیش‌بینی شما از پیشرفت در این عرصه طی پنج سال آینده چیست و این که پیشنهاد شما به وزارت صمت و تولیدکنندگان موتورسیکلت چیست؟

قطعا پیش‌بینی بنده پیشرفت فناوری خواهد بود. چراکه حرکت بیشتر محققین، دانشمندان و نخبگان جوان کشورمان به این سمت است. اما اگر به معنای واقعی در راستای تدابیر مقام‌معم‌رهبری گام برداریم و ارزش‌ها و استعداد‌های درخشان را در کشورمان حفظ کنیم، باید مدل‌های کارآمدی را ارائه دهیم.

جوانان نخبه به امید و هدفی در کشور می‌توانند حضور داشته باشند و اگر ما نتوانیم هدفمند حرکت کنیم و الگوی مشخصی برای اجرای مناسب این طرح‌ها ارائه ندهیم، قطعا نمی‌توانیم جوانان نخبه را حفظ کنیم. چراکه شرکت‌های بزرگ نوابغ ما را شناسایی کرده و با آن‌ها ارتباط برقرار می‌کنند تا در نهایت شاهد خروج نخبگان از کشور باشیم. بر این اساس نقش وزارت صمت، معدن و تجارت بسیار مهم است. ناگفته نماند که در کنار وزارت صمت، نهادهای دیگری نیز حضور دارند؛ مانند مجلس شورای اسلامی، وزارت کشور و مجموعه‌های قانون‌گذار در این حوزه که می‌توانند نقش بسیار موثر و مفیدی داشته باشند. از طرفی باید قانونی داشته باشیم که از تیراژ و تعداد موتورسیکلت‌های بنزینی به نفع برقی‌ها کاسته شود و شاهد کاهش تولید موتورسیکلت بنزینی و در مقابل افزایش تولید موتورسیکلت برقی باشیم. این موضوع به این معنا نیست که به یک‌باره چنین اتفاقی رخ دهد و ما هم دنبال این مساله نیستیم که در کوتاه‌مدت این اتفاق رخ دهد؛ چرا که متوقف کردن ناگهانی تولید موتورسیکلت بنزینی و جایگزینی موتور برقی، یک اشتباه بزرگ است. بر این اساس پیشنهاد بنده این است که یک مسیر پنج‌ساله تدوین شود که این روند به چنین سمت و سویی برود. فراموش نکنید که نقش وزارت صمت در این عرصه بسیار پررنگ و مهم است و ما امیدواریم که متولیان این وزارتخانه در کنار مسائل جاری، مشکلات مربوط به صنایع خودرو و موتورسیکلت را نیز حل و فصل کنند^۱.



موتورسیکلتی را انتخاب کنید که نمونه برقی آن نسبت به بنزینی‌اش گران‌تر است، نمونه بنزینی را انتخاب می‌کنید؛ چراکه دردسری ندارد و به راحتی در هر پمپ‌بنزینی می‌توانید سوخت‌گیری کنید و از طرفی قطعات ارزان‌قیمتی نیز دارد. احتمالا مصرف‌کننده موتورسیکلت برقی نمی‌داند که موتورسیکلت برقی هیچ هزینه‌ای مانند هزینه سوخت و روغن موتور ندارد و تنها دغدغه‌ای که صاحبش دارد، باتری آن است. حال در این جا سوالاتی از این دست مطرح می‌شود که اگر باتری خراب شود تامین آن آسان خواهد بود؟ یا مثلا اعلام شده که عمر مفید باتری دو سال است؛ آیا این موضوع صحت دارد و در نهایت آیا محلی برای شارژ باتری به شکل خاص وجود دارد؟ اما با راه‌اندازی ایستگاه‌های سوآپ تمام این سوالات پاسخ داده می‌شود. چراکه نکته اول این است که خریدار نگران باتری نخواهد بود. البته این مکانیزم نیز تعریف خواهد شد که مالک موتورسیکلت برقی در مقابل خسارتی که به ایستگاه یا باتری وارد کند، مسئول است. اگر باتری را دریافت کرده و به آن خسارتی وارد کند، به زیست‌بوم ایستگاه سوآپ نیز خسارت وارد خواهد شد. بنابراین رسالت مالک موتورسیکلت نگهداری از باتری و حفظ سلامت آن است. موضوع شارژ و دشارژ نیز به ایستگاه سوآپ مربوط می‌شود. نکته دوم این که از این بابت هزینه‌ای به مالک موتورسیکلت برقی تحمیل نمی‌شود؛ یعنی اگر ایستگاه‌های سوآپ راه‌اندازی شوند، نه تنها قیمت موتورسیکلت برقی دو برابر نسخه بنزینی نخواهد بود، بلکه قیمت آن نصف نسخه بنزینی است. بنابراین خریدار به راحتی نمونه برقی را انتخاب می‌کند. بنابراین مدل حل این مساله به این شکل است. هر چند که در این عرصه شرکت‌های بیمه هم می‌توانند وارد شوند و برای باتری‌ها، وارانتی و گارانتی در نظر بگیرند و البته بخشی از مسئولیت را هم راکب موتورسیکلت برقی برعهده بگیرد. فناوری‌های نوین دیگر در صنعت حمل‌ونقل مانند خودروهای اشتراکی نیز بسیار مهم هستند و شاید برای شما این سوال مطرح شود که آیا امکان دارد یک خودرو اشتراکی در طول روز توسط چندین نفر مورد استفاده قرار گیرد و اگر به آن خسارتی بزنند چه می‌شود؟ در این میان باید گفت که این نکته به همان مقوله فرهنگ‌سازی و آموزش صحیح مربوط می‌شود و اگر بررسی کنید درمی‌یابید که در بازار جهانی خودروسازان مطرح برای فروش، با مسیر دشوار و سختی روبرو هستند. زیرا مشتریان چندان تمایلی به تملک خودرو ندارند و آنجا ساختار رنت یا اجاره وجود دارد و با شرایط ساده و آسان برخلاف آنچه در کشورمان به‌ویژه در مناطق آزاد وجود دارد، می‌توان خودرو اجاره کرد. در ساختار خودروهای اشتراکی کوچک، خودروهایی در اندازه‌های کوچک و در سگمنت ... یا کلاس مینی‌کارها استفاده می‌شود که بازدهی خوبی هم دارند. در این راستا نیز شرکت‌های استارت‌آپی ورود کرده‌اند تا با اپلیکیشن‌های‌شان، خدمات مناسبی ارائه دهند. این موفقیت به همان مساله فرهنگ‌سازی مربوط می‌شود.

این ساختار می‌تواند در کشور ما هم اجرا شود؟

به نظر بنده در شهرهایی مانند تهران یا اصفهان که در حلقه‌های میانی شهر ترافیک بسیار بالایی داریم، راه‌گزینی غیر از اجرای این طرح‌ها وجود نخواهد داشت.

۱- زینی، سیدشهریار (۱۴۰۱)، چالش موتورسیکلت برقی تنها با تاسیس ایستگاه «سوآپ» برطرف می‌شود، اخبار خودرو، ۱۹ خرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۴۱۴۸۵. رک: <https://www.donyayekhodro.com/news/241485>



« بازار موتورسیکلت ایتالیا در سال ۲۰۲۲ همچنان در حال زیان است

موتو» و محصولات «نیو» اچینی پیشتاز بازار است، در سال ۲۰۲۱، بازار موتورسیکلت ایتالیایی سریع‌ترین رشد را در اروپا داشت. البته اگر بازارهای کوچکی مانند لیتوانی (+۵۴.۲٪) و ایرلند (+۲۴.۹٪) را فراموش کنیم، به لطف تقاضای زیاد برای همه انواع دوچرخه، این شکاف را کاهش داد. فرانسه، بزرگ‌ترین بازار در منطقه، با تنها ۱۰ هزار دستگاه بود. فروش در سال گذشته ۲۹۰ هزار و ۲۵۵ دستگاه بوده است که در واقع به بهترین سطح در دهه گذشته رسید. برای نهمین سال متوالی، هوندا با فروش ۶۳ هزار ۲۶۶ دستگاه (+۳۵.۵٪) رهبری بازار را تایید کرد. پیاجیو ایتالیایی با فروش ۴۵ هزار ۶۲۴ دستگاه (+۱۹.۹٪) دوم شد و یاماها با ۲۸ هزار و ۱۱۸ دستگاه (+۳.۳٪ درصد) سوم شد. در جایگاه چهارم کیمکو با فروش ۲۴ هزار ۲۳۹ (+۶.۹٪) دستگاه در این بازار قرار دارد. بی‌ام و با رکورد جدید فروش ۱۶ هزار ۲۲۵ (+۲۰.۱٪) دستگاه در رتبه پنجم قرار گرفت و پس از آن یک سازنده سریع در حال ظهور، بنلی، رکورد فروش ۱۲ هزار ۶۵۵ (+۵۵.۸٪) دستگاه را گزارش کرد. در جایگاه هفتم، رکورد جدید اس‌وای‌ام با ۱۲ هزار و ۶۰ (+۲۵.۴٪) دستگاه بالاتر از دوکاتی با ۸ هزار و ۷۰۳ (+۲۵.۱٪) دستگاه، کی‌تی‌ام با ۸،۲۷۴ (+۱۴.۱٪) و کاوازاکی با ۵،۲۴۰ (-۲۴.۷٪) دستگاه بود. بخش خودروهای الکتریکی پیشرفت چندانی نکرد و به دلیل تحول بازار به B2C، رکورد فروش ۱۰ هزار ۲۳۸ (+۲.۷٪) دستگاه را ثبت کرد. در این فرآیند، بازیکنان جدید پیشتاز هستند، به طوری که نیو چینی با ۲ هزار ۷۲۹ دستگاه (+۵۹.۴٪) در صدر فهرست قرار گرفت و از «Askoll» ایتالیایی (-۱۵٪) پیشی گرفت.^۱

1-Niu Tech.

۲- بازار موتورسیکلت ایتالیا در سال ۲۰۲۲ همچنان در حال زیان است (۱۴۰۱)، موتورسیکلت نیوز، ۱۸ مرداد ۱۴۰۱، کد خبر: ۲۱۱۹۶. ر.ک:

<https://www.motorcycletnews.ir/news/21196>

تقاضا برای تحرک فردی هنوز برآورده نشده است هرچند سایر عوامل مثبت هستند، مانند توسعه اقتصادی، انگیزه‌های قوی برای وسایل نقلیه الکتریکی و... البته انتظار می‌رفت این عوامل بیش از موازنه تاثیر منفی تورم فزاینده و مشکلات تولید بر خرید مواد خام باشد. همچنین اثرات جنگ روسیه در اوکراین قوی بوده است، با قیمت سوخت در اوج یک دهه گذشته (اگرچه دولت حمایت کرد) و انتظار می‌رود اقتصاد این رشد را هموار کند.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از موتورسیکلت نیوز، در سال ۲۰۲۲ انتظار می‌رفت که بازار موتورسیکلت ایتالیا رشد اخیر را تثبیت کند، اگرچه امتیاز سال قبل در بین بهترین‌ها در سراسر جهان بود. با این حال، فروش برای بسیاری از برندها به دلیل کمبود عرضه کاهش داده شده بود.

در ماه مه، فروش موتورسیکلت به تعداد ۳۶.۷۱۷ (-۰.۷٪) بود که برای چهارمین ماه متوالی کاهش یافت. در ماه ژوئن فروش ۴۰.۹۸۱ (-۱.۷٪) دستگاه بود و نیمه اول را با ۱۷۳.۱۹۷ (-۲.۰٪) دستگاه به پایان رساند که عمدتاً به دلیل کمبود عرضه بود که باعث خسارت چندین تولیدکننده و افزایش قیمت معاملات برای تقریباً همه مدل‌ها شد. با نگاهی به عملکرد یک برندها تا به امروز، پیشرو بازار هوندا با ۳۱.۸۴۰ فروش (-۲۰.۲٪) در حال از دست دادن زمین است و پیاجیو در کل، با ۲۱.۸۳۰ (-۲۰.۳٪) دستگاه و یاماها با ۱۶.۰۹۲ (-۱۷.۲٪) دستگاه فروش خود را ثبت کرد. همان‌طور که انتظار می‌رفت، بخش برقی بازار اسکوترها را با رشد ۱۲۹.۹ درصدی در رده L1 (احتراق داخلی زیر ۵۰ سی‌سی) و رده L3 (+۵۷.۸٪) افزایش داده است. در این رده، با وجود کمبود عرضه، «پیاجیو»، «وی

«بررسی صنعت موتورسیکلت چین در نیمه اول سال ۲۰۲۲»

حال تلاش برای تغییر تولید محلی برای بازار داخلی هستند، در حالی که صادرات هم پررونق است.

تقاضای موتورسیکلت‌ها به سرعت در حال رشد است، تقریباً همه برندهای پریمیوم (بی‌ام‌و، تریومف، دوکاتی، کی‌تی‌ام، پیاجیو، پژوو دیگران) رکورد فروش خود را در چین و با بازار بیش از ۲۵۰ سی‌سی گزارش می‌دهند. با نگاهی به ارقام بازار، در سال ۲۰۲۱ کل فروش موتورسیکلت‌های داخلی (شامل موبد، اسکوتر، زیربن، موتورسیکلت سه‌چرخ و ای‌تی‌وی) ۱۹.۵ میلیون دستگاه بوده است که ۹.۲ درصد افزایش یافته است.

با نگاهی به رتبه‌بندی تولیدکنندگان، «Yadea» برای سومین سال متوالی با ۶.۲ میلیون فروش (+۱۵.۴٪) پیش‌تاز است. این شرکت مستقر در هنگ کنگ در ۵ سال گذشته فروش خود را در چین تقریباً سه برابر کرده است، در حالی که تولید خود را در آسه‌آن گسترش داده است.

در رتبه دوم هوندا، که چندین شرکت محلی را در اختیار دارد، تا سه سال پیش پیش‌تاز بود و اکنون با به تعویق انداختن بیش از حد ورود در بخش خودروهای برقی با مشکل مواجه است. فروش سال گذشته ۱.۳۵ میلیون (+۲.۱٪) بود.

در جایگاه سوم «هائوچیو»^۱، یک تولیدکننده سنتی که سال گذشته نزدیک به ۱.۳ میلیون دستگاه خودرو در بازار داخلی فروخت (+۲۷.۱٪) در حالی که صادرات را رونق بخشید. این شرکت با بیش از ۱ میلیون وسیله‌نقلیه صادرکننده برتر است.

در جایگاه چهارم، تولیدکننده سریع‌ترین رشد، متخصص خودروهای برقی «نیو»^۲ با ۹۸۸ هزار فرد دستگاه (+۲۲.۷٪) بود.^۳

در نیمه اول سال ۲۰۲۲ مجموع فروش موتورسیکلت‌های داخلی ۹.۱ میلیون (-۵.۵٪) دستگاه بوده است. بازار در ماه آوریل بیش از ۳۰ درصد کاهش داشت، در حالی که در ماه ژوئن تا حدی بهبود یافت و سفارشات تولید شده در دو ماه قبل را تحویل داد.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از موتورسیکلت نیوز، بازار موتورسیکلت چین با توجه به انتقال سریع به سمت وسایل نقلیه الکتریکی و با انگیزه‌های سخاوتمندانه دولت برای تولیدکنندگان خودروهای الکتریکی و سیاست قیمت تهاجمی که در بازار دنبال می‌شود یکی از پویاترین بازارهای سال‌های گذشته بوده است.

با این حال، در نیمه اول سال ۲۰۲۲، بازار داخلی تحت تأثیر استراتژی «کوئید صفر» که توسط دولت دنبال شد، سقوط کرد، که در مناطق وسیعی از جمله پکن و شانگهای برای بیش از یک ماه تعطیل شد. داده‌های اولیه در ژوئیه تأیید می‌کند که بازار اکنون به حالت عادی بازگشته و در حال رشد است.

بازار موتورسیکلت در چین بسیار خوب است، در حالی که عمیقاً درگیر انتقال الکتریکی است که فضاهای بزرگی را برای متخصصان خودروهای الکتریکی و جاده‌های باریکی را برای متخصصان موتورهای احتراقی ایجاد می‌کند. اگرچه در دو سه ماهه آخر سال ۲۰۲۱ رشد اقتصاد چین کمتر از حد انتظار بود و تقاضا برای کالاهای مصرفی را کاهش داد، اما بازار خودروهای دوچرخ پس از نیمه اول سال پرخروش به عملکرد خوب خود ادامه داد. انتقال به برقی‌سازی بسیار سریع است و در حالی که یارانه‌های دولتی به تولیدکنندگان در حال کاهش است ولی اسکوترهای برقی در حال حاضر از نظر قیمت و عملکرد رقابتی هستند.

پس از آن که خودروهای برقی در سال گذشته بیش از ۵۰ درصد از کل بازار را به خود اختصاص دادند، بازار به سرعت در حال تغییر است.

اگرچه به دلیل کمبود عرضه محدود شده است، اما مارک‌های سنتی در

1-hceT uin.
2-eujoaH.

۳- بررسی صنعت موتورسیکلت چین در نیمه اول سال ۲۰۲۲ (۱۴۰۱)، موتورسیکلت نیوز، ۱۸ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۱۱۹۲. ر.ک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/21192>



فهیمة نعمت‌الهی:

« حق من است که با موتور روز دنیا تمرین کنم

که طبق قانون دریافت مجوز واردات موتورسیکلت سنگین به کشور است نیز پایمال می‌شود و افرادی که هیچ ارتباطی با این رشته نداشته‌اند، این مجوزها را طی سال‌های گذشته دریافت کرده‌اند. قهرمان شاخص موتورسواری بانوان ایران، با انتقاد از بی‌توجهی وزارت ورزش نسبت به سر و سامان دادن به این موضوع، گفت: قبل از اعزام وقتی از مسئولان وزارت ورزش درخواست کمک داریم و می‌گوییم که برای حضور در مسابقات بین‌المللی موتور مناسب و به روز نداریم، قول‌های زیادی می‌دهند که به محض بازگشت از مسابقات این موضوع را پیگیری می‌کنند، اما وقتی از مسابقات جهانی بازگشتم هیچ کس جوابم را نداد. شرایط به شکلی است که در وزارت ورزش تا یک ساعت مانده به اعزام به مسابقات باز است اما پس از مسابقات هیچ کس پاسخگوی ورزشکاران این رشته نیست.

اولین بانوی موتورسوار ایران در رقابت‌های قهرمانی جهان، از سوء استفاده گسترده در دادن مجوز واردات موتورسیکلت‌های سنگین به افرادی غیر از قهرمانان این رشته طی سال‌های گذشته، خبر داد و گفت: روسای برخی فدراسیون‌ها و مسئولان به عنوان افراد کاملاً غیرمرتبط با رشته موتورسواری این مجوزها را گرفته‌اند اما به ما قهرمانان این رشته مجوزی داده نشد.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از ایسنا، فهیمة نعمت‌الاهی با انتقاد از اعطای غیرقانونی و گسترده مجوز واردات موتورهای سنگین به افرادی غیر از قهرمانان این رشته طی سال‌های اخیر، اظهار کرد: در شرایطی که هیچ توجهی به وضعیت ورزشکاران این رشته نمی‌شود، متأسفانه بدیهی‌ترین حق قهرمانان این رشته

شکوائیه نوشتیم و ایشان هم دستور کتبی دادند تا این موضوع پیگیری شود اما اصلا معلوم نیست نامه من کجاست. هیچ کس جوابی نمی دهد و واقعا از این شرایط خسته شده ام و با همان موتور قدیمی تمرین می کنم. اولین بانوی موتورسوار ایران در رقابت های قهرمانی جهان، خاطرنشان کرد: سال گذشته چند ماه مانده به مسابقات جهانی ترکیه برای دریافت مجوز اقدام کردم تا از موتور روز دنیا در مسابقات جهانی استفاده کنم اما فایده ای نداشت و با همان موتور قدیمی خودم به مسابقات رفتم و در میان همه شرکت کنندگان که از بهترین موتورسیکلت های روز دنیا استفاده می کردند، تنها موتور من بود که با هندل روشن می شد و همه از دیدن این موضوع تعجب می کردند. وی در پایان گفت: بنده به یکی از نمایندگان مجلس نیز سوء استفاده گسترده از مجوز واردات موتورسیکلت را گفتم و اعلام کردم تعداد زیادی مجوز به صورت غیرقانونی به افرادی غیر از قهرمانان این رشته داده شده که قول پیگیری داد اما اتفاقی نیفتاد. امیدوارم این موارد حل شود تا حداقل ما ورزشکاران اندکی امید و شوق برای فعالیت در این رشته و افتخارآفرینی برای ورزش کشورمان را داشته باشیم.

۱- نعمت الهی، فهیمه (۱۴۰۱)، مجوز واردات موتورسنگین خارجی به برخی روسای فدراسیون ها، ایسنا، ۲۰ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۱۴۰۱۰۵۱۹۱۴۱۱۸. رک: <https://www.isna.ir/news/1401051914118>

وی افزود: من حتی نامه تایید برای دریافت مجوز را از وزارت ورزش دریافت کردم اما به من گفتند که به مسابقات برو و برگرد ما این کار را نهایی می کنیم اما وقتی به ایران بازگشتم هیچ کس پاسخ من را نداد. اعطای مجوز واردات موتورسیکلت قبلا دست فدراسیون بود اما با اتفاقات و سوءاستفاده هایی که رخ داد، وزارت ورزش این کار را در دست خود گرفت اما با این حال باز این قهرمانان موتورسواری هستند که حقی از این بابت ندارند. نعمت الهی با بیان اینکه طی سال های گذشته بسیاری از افراد غیر مرتبط با این رشته از فدراسیون مجوز واردات موتورسیکلت دریافت کردند و سود زیادی به جیب زدند، گفت: باورتان نمی شود که چه افرادی از فدراسیون مجوز واردات موتور گرفتند. باورش برایتان سخت است اما روسای برخی فدراسیون ها و حتی نایب رییس و دبیر برخی فدراسیون ها مجوز واردات موتورسنگین گرفتند اما من ورزشکار که عمرم را در این رشته گذاشته ام و برای ادامه فعالیت و حضور در مسابقات بین المللی نیازمند داشتن موتورهای به روز هستم نتوانستم مجوز واردات موتورسنگین را دریافت کنم! وی تصریح کرد: این درست است که این اتفاق در دوره های قبل فدراسیون رخ داده اما چرا در این ۲ سال هیچ اتفاق مثبتی برای ما ورزشکاران رخ نداده است؟ یک سال و نیم است که از وزارت ورزش پیگیری می کنم اما هیچ جوابی نمی دهند. این حق من است که با موتور روز دنیا تمرین کنم و چیز دیگری نمی خواهم. من حتی به آقای سجادی وزیر ورزش هم





وزیر صمت:

« کیفیت رسانه‌ها بر کیفیت حکمرانی تأثیر دارد »

سیدرضا فاطمی امین گفت: مهم‌ترین موضوعی که باید با آن مواجه شویم، شیوه حکمرانی است. کیفیت رسانه‌ها بر کیفیت حکمرانی تأثیر دارد. اگر رسانه‌ها به موضوعات سطحی و حاشیه‌ای وارد شوند، باعث می‌شوند حکمرانان هم در فضای سطحی بمانند. اما اگر رسانه‌ها کیفی و عمیق باشند و به مسایل اصلی کشور متمرکز شوند، آن وقت افرادی که در سمت حکمرانی باشند و توانمند نباشند خیلی فرصت ماندن پیدا نمی‌کنند و یا آن‌ها هم بر موضوعات اصلی متمرکز می‌شوند.

وزیر دولت سیزدهم در آیین تجلیل از خبرنگار، اظهار کرد: مدیران زیادی دیده‌ام که کارشان را با رسانه‌ها تنظیم می‌کنند. پس شما رسانه‌ها هم شریک ما در حکمرانی هستید. اگر شما دقیق و حرفه‌ای عمل کنید ما هم حرفه‌ای عمل می‌کنیم و اگر به حاشیه بروید ما هم به حاشیه می‌رویم.

به گفته وی یکی از نکاتی که می‌تواند رسانه را حرفه‌ای و عمیق کند، این است که آدم‌های حرفه‌ای مرجع تحلیل اخبار شوند. یک نظام حرفه‌ای در نظام رسانه‌ای شکل بگیرد. اگر رسانه‌ای خبر حاشیه‌ای و شایعه منتشر می‌کند توسط خود رسانه‌ها کنار زده شود. هر چقدر خبرنگاران دقیق‌تر

آیین گرامیداشت روز خبرنگار با عنوان «روایت اول» یکشنبه - ۲۳ مردادماه ۱۴۰۱ به همت معاونت امور مطبوعاتی و اطلاع‌رسانی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، در تالار وحدت برگزار شد.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از ایسنا، در این مراسم محمدمهدی اسماعیلی وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی، فرهاد مهدی‌پور معاون مطبوعاتی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، سیدرضا فاطمی امین وزیر صنعت معدن و تجارت، محمود شالویی دستیار وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی، حجت‌الاسلام قمی رئیس سازمان تبلیغات اسلامی، ایمان شمسایی مدیر کل مطبوعات و خبرگزاری‌های داخلی، محمود سالاری معاون امور هنری، مهدی عرفاتی دبیر شورای اطلاع‌رسانی دولت، مجید زین‌العابدین مدیرعامل بنیاد رودکی، سید عباس صالحی مدیر موسسه اطلاعات، گیتا علی‌آبادی رییس دفتر مطالعات و برنامه‌ریزی رسانه‌ها و جمعی دیگر از اهالی فرهنگ و رسانه حضور داشتند.



«مرگ موتورسواران در تابستان افزایش می‌یابد»

مومنی از خانواده‌ها خواست که مراقب رفتارهای فرزندان خود بوده و به هیچ عنوان اجازه استفاده از موتورسیکلت را به فرزندان خود که فاقد گواهینامه و مهارت کافی در راندن موتورسیکلت هستند، ندهند و تاکید کرد که رانندگان بدون داشتن گواهینامه نه تنها یک تخلف رانندگی محسوب می‌شود، بلکه جرم است و پلیس برابر قانون با آن برخورد خواهد کرد.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از ایسنا، سرهنگ احسان مومنی، گفت: بررسی آمار تصادفات رخ داده در تهران طی چند سال اخیر نشان می‌دهد که بالاترین آمار تصادفات منجر به فوت موتورسیکلت سواران در فصل تابستان بوده است. چند دلیل برای این موضوع وجود دارد، یکی طولانی بودن روز است و احتمال دارد که در این ایام راکبان موتورسیکلت دچار خستگی یا خواب آلودگی شده و در نتیجه هوشیاری و دقت‌شان کاهش پیدا کند، به همین دلیل نیز به راکبان موتورسیکلت توصیه می‌کنم که به هیچ عنوان در شرایط خستگی و خواب آلودگی با موتور رانندگی نکنند. دلیل دیگر مربوط به گرمای هواست، با توجه به گرمای هوا متاسفانه راکبان موتورسیکلت کمتر از کلاه ایمنی استفاده می‌کنند و همین امر نیز سبب می‌شود که اگر خدای نکرده تصادفی رخ دهد، شدت ضربه و میزان آسیب‌دیدگی که ممکن است به سر راکب وارد شود، بیشتر شود. به همین دلیل نیز لازم است راکبان موتورسیکلت حتما از کلاه ایمنی استفاده کنند.

وی سومین عامل را استفاده نوجوانان و افراد فاقد گواهینامه و مهارت در رانندگی از موتورسیکلت دانست و گفت: این موضوع به خصوص در فصل تابستان که مدارس تعطیل است، افزایش پیدا می‌کند و نوجوانان بدون داشتن گواهینامه اقدام به استفاده از موتورسیکلت می‌کنند. متاسفانه گاهی برخی از افراد نیز اقدام به انجام حرکات نمایشی با موتورسیکلت می‌کنند که این یک اقدام خطرناک است!

کار کنند قطعا در حل مسایل کشور موثر است. فرشاد مهدی‌پور، معاون مطبوعاتی در مراسم بزرگداشت خبرنگاران گفت: تقارن ۱۷ مرداد ماه امسال با عاشورا، فرصت مغتنمی است برای یادآوری نقشی که پیامبرگونه برای انتقال پیام بر دوش ما اهالی رسانه است. اگر بنا باشد در کشور مسیری را برای کسی ذکر کنیم که یادآور حرکت اولیا الله است، مسیر ما رسانه‌های‌ها است. حضرت زینب (س) اولین فردی است که با روایت دقیقی از عاشورا سهولت تدوین‌گری را بر عهده گرفته است. معاون مطبوعاتی خاطرنشان کرد: ما در معاونت مطبوعاتی تلاشمان تمرکز بر نقطه ابتدایی زنجیره تولید محتواست؛ یعنی کنشگران اصلی خبرنگاران هستند که می‌توانند روایت اول را خلق کنند. اگر ما ضوابط قوی‌تری مانند اجرای ماده ۴۶ قانون مطبوعات را به اجرا گذاشتیم، از این جهت بود که اهالی رسانه از امنیت شغلی بالاتری بهره‌مند شوند. در تمامی شیوه‌نامه‌ها تلاش کردیم این روال را حفظ کنیم. بسته حمایتی که رییس‌جمهور از آن سخن گفتند هم بخش دیگری از این اقدامات است. این مسیر نیازمند حمایت‌ها و مشارکت است.

این مراسم شاید این اولین بزرگداشت از جانب معاونت مطبوعاتی و وزارت فرهنگ و ارشاد است که برگزار می‌شود و امیدوارم به آیینی پایدار و ماندگار در تجلیل از اهالی رسانه تبدیل شود.

محمد مهدی اسماعیلی - وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی - هم در آیین گرامیداشت خبرنگار، ضمن تشکر از معاونت مطبوعاتی برای برگزاری این مراسم گفت: این مراسم عمل نمادینی برای تقدیر و تشکر از جامعه رسانه‌ای کشور است. عزیزان بسیاری را در ایام کرونا از دست دادیم که یادشان را گرامی می‌داریم. چند تن از همکاران رسانه‌ای پیشکسوت را هم از دست دادیم؛ به ویژه مرحوم دعایی بزرگوار که همیشه در جلسات حضور داشتند. آخرین بار هم در همین تالار وحدت در مراسم پاسداشت زبان و ادبیات فارسی با هم شرکت کردیم.

وزیر ارشاد اظهار کرد: برای حوزه رسانه در طول یک سال گذشته تلاش کردیم آنچه مقدور بود برای مدیریت دولت مردمی انجام دهیم. شاید مهمترینش لایحه جدیدی است که در کمیسیون فرهنگی دولت مصوب شد و الان طرح در هیات دولت است. این گام بزرگی است. شاید دهه‌ها مطرح بود ولی جلو نرفته بود. الان به تصویب کمیسیون فرهنگی دولت رسید. بیش از سه ماه جلسات فشرده‌ای در کمیسیون داشتیم. تلاش کردیم همه مطالبات رسانه‌ای در این لایحه بگنجد. از وزیر صمت تشکر می‌کنم که این هدیه را برای همه فعالان رسانه تدارک دیدند. رییس‌جمهور هم از خبرنگاران تجلیل کردند. از ایشان برای شرکت در این مراسم دعوت کردم ولی حضورشان میسر نشد؛ از من خواستند سلام گرمشان را به همه اهالی رسانه برسانم.

در پایان این مراسم از بنیاد رودکی و صندوق اعتباری هنر به عنوان حامیان برگزاری این مراسم تشکر شد!

۱- آیین بزرگداشت خبرنگاران در تالار وحدت برگزار شد (۱۴۰۱)، موتورسیکلت نیوز، ۲۳ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۱۲۷۰. ر.ک.

<https://www.motorcyclenews.ir/news/21270>
<https://www.isna.ir/news/1401052316533>

۱- مومنی، احسان (۱۴۰۱)، افزایش مرگ موتورسواران در تابستان، ایسنا، ۲۰ مرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۱۴۰۱۰۵۲۰۱۴۶۲۶. ر.ک.

<https://www.isna.ir/news/1401052014626>



In the name of God

The First Exclusive Magazine of the Motorcycle Industry in Iran

Exclusive Monthly, Basic Sciences and Engineering- Automobile Manufacturing and Car Repairs

صنعت موتورسیکلت
Motorcycle Industry

Contents

Editorial	2
The strange sympathy of the board member of the Iranian Motorcycle Industry Association for motorcycle couriers.....	3
A letter from Manouchehr Manteghi to Dr. Tahuri.....	4
Objection to the text of the letter of “Manochehr manteghi” regarding the removal of the motorcycle scrapping certificate.	5
The Ministry of Industry, Mine and Trade is against the submission of the car scrapping certificate.....	6
The puzzle of equating scrapping a car instead of a worn-out motorcycle	8
The Iranian Motorcycle Industry Association blames the increase in prices on the representatives of the companies.....	10
The responsible manager of the motorcycle industry: One of the solutions to prevent the formation of “mafia” in various industries is the multiplicity of trade unions.....	11
Hossein Haqshanas: Setting up 2 motorcycle technical inspection lines in Isfahan.....	12
Mohammad Ali Nejadian: The country’s authorities have abandoned Iran’s motorcycle industry.....	13
“Mohammed Khadem Mansouri’s” protest against the price of Luxury motorcycles.....	14
Mustafa Safarkhani: 20% of the goods in the market are fake.....	15
Import and export statistics of some motorcycle parts and accessories in Iran were announced.....	16
The annual waste of 270 thousand billion tomans of gasoline in Iranian motorcycles and cars.....	17
What is the duty of the buyer if they sell Chinese motorcycles instead of Japanese and European ones?.....	19
Prevalence of motorcycle traffic with distorted license plates.....	20
Dr. Seyed Shahryar Zaini: The challenge of electric motorcycles can only be solved by establishing a “swap” station.....	23
The Italian motorcycle market in 2022 is still losing money.....	26
Review of China’s motorcycle industry in the first half of 2022.....	27
Fahima Nematalahi: It is my right to train with the best engine in the world.....	28
Minister of Samat: The quality of the media affects the quality of governance.....	30
Colonel Ehsan Momeni: The death of motorcyclists increases in summer.....	31

Exclusive Monthly

VOL. 5, NO. 21, August 2022

**Concessionaire, Managing Director and
Editor in Chief**

Mohammadali Nejadian

Art Management/ Designer Layout

Fateme Rostami

Contact with the publication

1- Iran, Tehran, Post Box: 19575-565
2- No. 9- Masjed Shahabi Alley -Shakouri St.
Kiyamanesh Avenue- 17 Shahrivar St.
Tehran-Iran
Post Code: 1769694541
Phone: +9821-33438587

**Public relations and advertising
organization**

+989128237336



www.motorcycleindustry.ir
Twitter.com/motorcycle_ind
Telegram.com/motorcycleindustry
Instagram.com/ motorcycle.industry
Facebook.com/motorcycleindustry.iran
Email: motorcycle.industry@yahoo.com

- Any copying and quoting of the content of the publication is allowed with the mention of the source.
- Motorcycle industry magazine is not affiliated with any governmental or nongovernmental organization and is completely independent.
- Because of the limited number of pages, this publication may accept, reject, edit, and summarize articles.
- The responsibility for the accuracy and completeness of the content and advertisements is the responsibility of the author and the advertiser, so check it before any assurance.
- The motorcycle industry magazine is in need of guidance from experts in this field to grow and achieve its goals. Therefore, we appreciate and welcome any criticism and suggestion, and we are grateful to all the valued experts who have responded to our invitation with their thoughts and writings.

تولید

دانش‌نیان ۱۴ ساله اشتغال‌آفرین



موتور سیکلت نیوز

پایگاه خبری تحلیلی صنعت موتورسیکلت **Motorcyclet News**

اولین پایگاه خبری صنعت موتورسیکلت در ایران
اخبار روزانه ایران و جهان را در موتورسیکلت نیوز بخوانید



www.motorcycletnews.ir