

صنعت
دوره موتور سیکلت
Motorcycle Industry

ماهنامه اختصاصی
 علوم پایه و فنی و مهندسی
 خودروسازی و تعمیرات خودرو
 سال پنجم، شماره ۱۹، خرداد ۱۴۰۱
 ۳۲ صفحه، قیمت ۸۰۰۰۰ تومان

Exclusive Monthly
 Basic Sciences and Engineering
 Automobile Manufacturing and
 Car Repairs

VOL. 5, NO. 19
 June 2022

**SPEED
 REAR**



Register No: 83133 New Magazine



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: bikeexif.com



یکی از انواع حمایت هم سرمایه گذاری فعالان اقتصادی در امر تولید است. این جور نباشد که فعالان اقتصادی دنبال کارهای سوداگرانه بیشتر بچرخند؛ اگر میخواهند سرمایه گذاری بکنند، سرمایه گذاری در امر تولید بکنند. اگر چنانچه نیتشان را خالص کنند، خدایی کنند، برای کشور انجام بدهند، این سرمایه گذاری میشود عبادت؛ سرمایه گذاری سود دارد اما چون برای پیشرفت کشور است، برای کمک به مردم است، این میشود یک عبادت.

عبدالمجید
۱۳۹۷/۰۷/۰۱



نخستین نشریه اختصاصی صنعت موتورسیکلت در ایران (علوم پایه و فنی و مهندسی - خودروسازی و تعمیرات خودرو)

صنعت موتورسیکلت
Motorcycle Industry

ماهنامه اختصاصی
سال پنجم / شماره ۱۹ / خرداد ۱۴۰۱

صاحب امتیاز، مدیر مسئول و سردبیر
محمدعلی نژادپیان

مدیریت هنری / صفحه آرایی
فاطمه رستمی

ارتباط با نشریه

۱- تهران، صندوق پستی: ۱۹۵۷۵-۵۶۵
۲- تهران، خیابان ۱۷ شهریور، خیابان کیامنش،
خیابان شکوری - کوچه مسجد شهابی - پلاک ۹
کدپستی: ۱۷۶۹۶۹۴۴۱
تلفن: ۰۲۱-۳۳۴۳۸۵۸۷

روابط عمومی و سازمان آگهی‌ها
۰۹۱۲۸۲۳۷۳۳۶

چاپ و صحافی

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

قیمت: ۸۰۰۰۰ تومان

فهرست

- ۲..... سرمقاله.....
- ۳..... تسهیلات بانکی اشتغال، ناموفق بوده است.....
- ۵..... بررسی تأثیرات جنگ روسیه و اوکراین بر صنعت دوچرخ.....
- ۶..... چرا ممنوعیت تردد موتورسیکلت‌های کاربراتوری از ابتدای ۱۴۰۱ اجرا نشد؟.....
- ۷..... آمار فروش موتورسیکلت اروپا در سال ۲۰۲۱ و سه ماهه اول سال ۲۰۲۲.....
- ۹..... چالش‌های صنعت موتورسیکلت ایران تا بهار سال ۱۴۰۱.....
- ۱۲..... چرا مسئولان به مشکلات صنعت موتورسیکلت ایران اهمیت نمی دهند؟.....
- ۱۵..... به دلیل عدم نظارت، اجناس موتورسیکلت‌ها از کیفیت مناسبی برخوردار نیستند.....
- ۱۷..... اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده نیازمند مشوق‌های انگیزشی است.....
- ۱۸..... موضوعات بسیار مهم اقتصادی که فعالان صنعت موتورسیکلت باید در سال جدید به آن توجه کنند.....
- ۲۱..... پلیس مخالف مسافرخشی با موتورسیکلت نیست.....
- ۲۲..... بررسی باتری‌های پیشرفته در جهان.....
- ۲۴..... هشدار کارشناسان درباره کمبود و افزایش قیمت لیتیوم.....
- ۲۵..... دکتر «مهدی انگورج»، مدیر کل دفتر نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی شد.....
- ۲۶..... چالش جدید پیش روی صنعت موتورسیکلت جهان.....
- ۲۷..... نظر «سردار هادیانفر» درباره موتورسیکلت‌های برقی.....
- ۲۸..... موتورسیکلت‌های الکتریکی برگ برنده جدید ارتش‌های جهان در نبردهای زمینی.....
- ۲۹..... ارجاع پرونده تخلف از اجرای قانون هوای پاک به قوه قضائیه.....
- ۳۱..... رفتار ترافیکی موتورسواران همچنان اولویت اول پلیس است.....

www.asr-entezar.ir golestan.irib.ir

■ منابع پوسترها:

■ 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 اطمینانی 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 قهردان همه فرهیختگان ارجمند هستیم که با فکر و قلم توانای خود دعوت ما را اجابت کرده‌اند.



محمدعلی نژادیان
سردبیر و مدیرمسئول



موتورسیکلت جزو محصولاتی است که طی پنج سال گذشته بیشترین افزایش قیمت را داشته است و با توجه به نکاتی که در مصاحبه با رادیو گفتگو در سال ۱۴۰۰ برای قیمت‌گذاری کالاها و موتورسیکلت بیان کردم و با عنایت به شرایط خاص امروز کشور نیاز است چند نکته را یادآوری کنم:

موتورسیکلت تقریباً جزو کالاهایی است که بیشتر از هر چیز دیگر در ایران قیمت آن طی پنج سال گذشته بالا رفته است و موتورسیکلتی که حدوداً ۲ میلیون تومان قیمت داشت، الان تقریباً به ۳۲ میلیون تومان و حتی بیشتر رسیده است.

درست است که قیمت‌گذاری موتورسیکلت دستوری نیست، اما در شرایط بحرانی کشور قیمت همه محصولات و کالاها باید با کنترل و منصفانه تعیین شود. زیرا، در چرخه اقتصاد همه چیز به هم وابسته است. مگر می‌شود موتورسیکلت گران شود و بر روی چرخه اقتصاد تاثیر نگذارد؟! اگر مونتاژکنندگان موتورسیکلت طبق روال قبل پیش بروند و در روند قیمت‌گذاری خود تجدید نظر نکنند در نتیجه در سر یک پیچ تاریخی که دور هم نیست، گیر خواهند کرد و نسبت به وصول مطالبات خود با مشکلات جدی مواجه خواهند شد. در واقع تجربه تاریخی ثابت کرده است که در هر صنفی اگر قیمت‌گذاری‌ها منصفانه نباشد یا شرایط اقتصادی مردم و کشور را درست تحلیل نکنند، در نتیجه مکانیزم بازار به‌طور خودکار طوری عمل می‌کند که هر چه اضافه از مشتریان خود گرفته‌اند را پس بگیرد یا به بیان دیگر افرادی که به اشتباه قیمت‌گذاری کرده‌اند را جریمه می‌کند.

با توجه به عدم تعادل اقتصادی و وضعیت معیشتی مردم، فروش‌های بلندمدت آسیب جدی را به شرکت‌ها وارد خواهد کرد.

نکاتی که بیان شد در درجه اول به نفع خود مونتاژکنندگان است، زیرا اگر رعایت نشود در آینده نزدیک با مشکلات بسیار زیادی مواجه خواهند شد. قابل ذکر است که موارد ذکر شده با لحاظ کردن همه مشکلات و موانع این حوزه است. از جمله: کمبود گواهی اسقاط و گران شدن آن، افزایش حقوق و دستمزدها، مشکلاتی که واقع‌بین نبودن قانون‌های پاک برای صنایع ایجاد کرده است، رسیدن قیمت دلار نیمایی به ۲۶ هزار تومان، بخشنامه و دستوراتی که پشت درهای بسته اتخاذ می‌شود و ... به هر حال همه این موارد بر روی تعداد تولید سرشکن می‌شود و هر چه تعداد (تولید سوده) بالاتر برود، در نتیجه هزینه‌های ثابت کمتر می‌شود.

رهبر انقلاب: در همین قضایای ارز و سکه گفته شد مبلغ ۱۸ میلیارد دلار از ارز موجود کشور آن‌هم درحالی‌که برای تهیهی ارز مشکل داریم، بر اثر بی‌تدبیری، به افرادی واگذار شد و برخی از آن سوءاستفاده کردند. این موارد مشکلات مدیریتی است و ارتباطی با تحریم‌ها ندارد. وقتی ارز یا سکه به‌صورت غلط عرضه و تقسیم می‌شود، مشکلات فعلی به وجود می‌آید زیرا این قضیه دو طرف دارد: یک طرف آن فردی است که دریافت می‌کند و طرف دیگر آن کسی است که عرضه می‌کند!

نخبه اقتصادی یا مغل اقتصادی؟

طی دو دهه گذشته یکسری اتفاقات رخ داد که نتیجه آن وضع امروز کشور است. یک مورد آن این است که عده‌ای به سمت تولید (شما بگویید واردات و مونتاژ) آمدند. بعد به نمایندگان مجلس شهر خود وصل شدند. بعد از طریق نماینده به دولت‌ها وصل شدند. بعد به نام تولید و اشتغال‌زایی تسهیلات مختلفی را اخذ کردند. بعد یا پس ندادند یا زمانی پس دادند که تورم‌های سنگین ایجاد شده بود. همچنین سال ۱۳۹۷ یک عده تسهیلات گرفتند با دلار ۴۲۰۰ و حتی کمتر، سپس کالا و قطعات وارد کردند و با حساب دلار بالای ۲۰ هزار تومان فروختند. بعد حالا پول‌دار شدند و حتی در انتخابات مختلف در شهرستان‌های خودشان بر روی نامزدهای مورد نظر خود سرمایه‌گذاری می‌کنند تا به مجلس بروند و مجدد همین چرخه ادامه پیدا می‌کند! بعد از همه مهم‌تر بعضی اوقات به‌عنوان کارآفرین برتر کشور نیز معرفی می‌شوند. در قضیه مالک آبادان دیدید که وی «کارآفرین برتر منطقه آزاد اروند» و «چهره ماندگار صنعت ساختمان» از طرف وزارت صنعت انتخاب شده بود.

امروز وقت جهاد اقتصادی است

با توجه به وضعیت اقتصادی مردم اگر در همه صنایع کشور، شرکت‌ها در قیمت‌گذاری محصولات خود طبق روال گذشته اقدام کنند، در نتیجه به‌زودی امنیت اقتصادی از بین خواهد رفت و همه ضرر می‌کنند. این انصاف نیست که در شرایط بحرانی اقتصاد کشور عده‌ای برای امنیت کشور خون بدهند و عده‌ای زیر سایه امنیت گل‌های پرپر میهن و به اسم اشتغال‌زایی هر کاری که می‌خواهند انجام دهند.

۱- بیانات در دیدار اقشار مختلف مردم با رهبر انقلاب، ۲۲/۰۵/۱۳۹۷. ر.ک: <https://farsi.khamenei.ir/news-content?id=40243>



رهبر انقلاب:

« تسهیلات بانکی اشتغال، ناموفق بوده است

است. رویکردهای جدیدی هم مشاهده می‌شود که انسان را دلگرم می‌کند و اگر این رویکردهای مردمی ادامه یابد، نشانه‌های امید را بیشتر خواهد کرد. - آنچه در زمینه اقتصاد مطرح می‌کنیم، عمدتاً خطاب به مسئولان کشور است و علت اینکه در فضای عمومی مطرح می‌کنیم این است که خوب است که مردم در فضای عمومی مسائل اقتصادی و سیاست‌های اقتصادی قرار بگیرند و از مسئولانی که اقدام می‌کنند، حمایت کنند؛ البته وظایفی هم برعهده خود مردم است، به ویژه در حوزه اقتصاد دانش‌بنیان که کارهایی را خود مردم و به‌ویژه جوانان باید انجام دهند.

- حرف امروز من این است که برای اصلاح امور اقتصادی کشور، باید به‌طور قاطع به سمت اقتصاد دانش‌بنیان حرکت کرد؛ یعنی دانش و فناوری پیشرفته، نقش‌آفرینی کاملی در همه عرصه‌های تولید داشته باشد، حتی در انتخاب نوع کار تولیدی، چرا که همه کارها لزومی ندارد که انجام شود و انتخاب آن باید بر مبنای کار علمی باشد.

- اگر این سیاست را دنبال کردیم و بنگاه‌های اقتصاد دانش‌بنیان را توسعه دادیم، هزینه‌های تولید را کاهش می‌دهد، بهره‌وری را افزایش می‌دهد، کیفیت محصول را بهبود می‌بخشد و محصولات را رقابت‌پذیر می‌کند تا در بازارهای جهانی حضور پیدا کنیم و در داخل هم، حتی اگر واردات سرازیر شود، مردم از محصول داخلی با کیفیت و ارزان استقبال می‌کنند. - دستیابی به پیشرفت عادلانه در اقتصاد و حل مشکل فقر و استضعاف

پول‌پاشی بی‌حساب و کتاب درست نیست حضرت آیت‌الله خامنه‌ای: اشتغال‌آفرینی نیز با همین شرکت‌های دانش‌بنیان محقق خواهد شد؛ اگر دچار خطاهایی که در گذشته شد نشویم، این هدف بدست می‌آید؛ در دولت‌های مختلف، طرح‌های مختلفی اجرا شده که تسهیلات بانکی را در اختیار افراد گذاشته‌اند برای اشتغال، در حالی که تقریباً همه آنها ناموفق بوده است. پول‌پاشی بی‌حساب و کتاب درست نیست.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از فارس، رهبر معظم انقلاب اول فروردین ماه ۱۴۰۱، در سخنان روز اول سال جدید با مردم که به‌صورت زنده از سیمای جمهوری اسلامی ایران پخش شد، به بیان نکات مهمی درباره مسائل داخلی و خارجی کشور پرداختند.

مهم‌ترین محورهای سخنان رهبر معظم انقلاب به این شرح است:

- در ۱۰ سال گذشته و در دهه ۹۰، با انباشت چالش‌های اقتصادی مواجه بوده‌ایم که باید برای آن‌ها به درستی فکر شود تا اسباب آسایش برای مردم فراهم شود.

- در اقتصاد، مسئله عمده عبارت است از تولید ملی و این در سه چهارم سال اخیر و در شعار سال مطرح شده و مسئولان به قدر توان خودشان کارهایی انجام دادند، ولی امروز مسئله اصلی ما و مسئولان اجرایی کشور، اقتصاد

- گاهی تنازعهایی بین آحاد ملت یا بین برخی مسئولان یا بین مسئولان و آحاد ملت مشاهده می‌شود که غالباً پوچ است و برخاسته از تخیلات و توهمات یا بی‌تقوایی است. امام (ره) در دهه ۶۰ که برخی از این اختلافات بود، غالباً تکرار می‌کردند که این اختلافات ناشی از حب نفس است. - بسیج عمومی ملت ایران در راه‌های صلاح و پیشرفت را نباید تخریب کرد. - امیدواریم خداوند مسئولان دلسوز را که دنبال رضای الهی هستند، توفیقاتشان را افزایش دهد و همه ملت ایران مشمول ادعیه حضرت بقیةالله (عج) باشند!



مالی، فقط از مسیر تقویت تولید می‌گذرد و اگر با تولید دانش‌بنیان، تولید را تقویت کردیم، این هدف بزرگ حاصل می‌شود.

- در حال حاضر کمتر از ۷ هزار شرکت دانش‌بنیان در کشور داریم که از این‌ها ۴۵۰۰ مورد از آنها شرکت‌های تولیدی و بقیه خدماتی و ... هستند؛ این تعداد شرکت، حدود ۳۰۰ هزار اشتغال مستقیم ایجاد می‌کند که رقم قابل توجهی است و تا ۳۲۰ هزار اشتغال مستقیم هم در سالی که گذشت، حدس زده می‌شود.

- به من گفتند برای امسال حداکثر ۳۰ درصد قابل افزایش است که بنده قانع نیستم و معتقدم ۳۰ درصد رقمی نیست که برای نیاز کشور پاسخگو باشد و توقع من از مسئولین این است که این شرکت‌ها ۱۰۰ درصد افزایش یابد تا ۳۰۰ هزار اشتغال مستقیم، به ۶۰۰ هزار مورد اشتغال مستقیم افزایش یابد و البته شرکت‌های ایجاد شده، واقعا باید دانش‌بنیان باشند. - مهم‌ترین امکانات لازم برای تحقق این اهداف، نیروی انسانی است که از این جهت دست ما باز است؛ درصد بالایی از تحصیل‌کردگان سطح بالای ما، در رشته‌های غیرتحصیلی خودشان مشغول به کار هستند، در حالی که می‌توان آنها را در رشته‌های خودشان بکار گرفت و از آنها حمایت کرد. همت مسئولان در زمینه دانش‌بنیان کردن تولید و اقتصاد، این است که حمایت کنند و محصولات آن‌ها را بخرند و اگر امکاناتی لازم دارند، به آن‌ها بدهند.

- برخی تصمیمات اخیر ممکن است به مراکز تولیدی ضربه وارد کند که دولت نباید اجازه دهد این ضربه وارد شود.

- سال گذشته گفتیم نباید اقتصاد کشور را به تحریم‌های آمریکا گره زد؛ الان هم همین را می‌گویم.

- با وجود تحریم‌های آمریکایی هم می‌توان تجارت خارجی را افزایش داد و رونق بخشید که این اتفاق افتاد و هم می‌توان وارد قراردادهای منطقه‌ای شد که دولت وارد شده و هم می‌توان در حوزه نفت به وضعیت بهتری رسید که این اتفاقات افتاده است.

- البته بنده نمی‌گویم دنبال رفع تحریم‌ها نباشیم، اما اساس قضیه این است که کشور را طوری اداره کنیم که تحریم‌ها ضربه اساسی نزنند و این بعهده مسئولان است که باید این را انجام دهند.

- لذا امسال هم همین توصیه را می‌کنم که اقتصاد کشور به تحریم گره زده نشود؛ یک توصیه اضافه هم دارم که با افزایش درآمدهای نفتی چه می‌کنید؟ یا می‌توان با افزایش درآمدهای ارزی، واردات را افزایش داد که به معنای از بین رفتن منابع کشور است و یا با این افزایش، برای محکم کردن بنیان‌ها و زیرساخت‌های اساسی کشور اقدام کنیم.

- انسان وقتی به قضایای جاری عالم نگاه می‌کند، حقانیت و صدق ملت ایران را در مقابله با جبهه استکبار از همیشه روشن‌تر می‌بیند. انتخاب ملت ما در مقابله با استکبار، تسلیم نبود؛ ایستادگی و حفظ استقلال و تقویت درونی نظام و کشور بوده و این درست بوده است.

- امروز ما بیش از همیشه به کار و تلاش نیاز داریم؛ بیش از همه به همدلی و هم‌افزایی و اتحاد کلمه در بین مردم نیاز داریم. همچنین به همدلی و هم‌افزایی روزافزون مسئولان کشور نیاز داریم که باید به هم کمک کنند.

۱- بیانات در پیام نوروزی، ۱۴۰۱/۰۱/۰۱. رک:

<https://www.farsnews.ir/news/140101000431>



« بررسی تأثیرات جنگ روسیه و اوکراین بر صنعت دوچرخ

زندگی می‌کردند در مقایسه با نسل‌های قبلی، جدای از «نیاز»، کمتر به این دستگاه علاقه داشتند. استفاده از اسکوتر برای جلوگیری از ترافیک در مناطق شهری با حمل‌ونقل عمومی ضعیف (در ایتالیا، اسپانیا، مکزیک و...) در این منطقه بازار به‌طور مداوم در حال کاهش بود.

در ضلع جنوبی کره زمین، این صنعت برای جابه‌جایی فردی بسیار مناسب است و در بسیاری از کشورها (هند، اندونزی، ویتنام، فیلیپین و...) خودروهای دوچرخ تا حد زیادی به چهارچرخ ترجیح داده می‌شوند. در این زمینه، وسایل نقلیه فروخته شده ارزان با تکنولوژی کمتر، لوازم جانبی کمتر، ایمنی کمتر و استاندارد آلاینده‌ها کمتر هستند. ارزش کمی بسیار مناسب است و حجم ۹۵ درصد کل بازار را پوشش می‌دهد. صنعت موتورسیکلت در کشورهای این حوزه دارای روند رشد میان مدتی است که اخیراً تحت تأثیر تغییرات قوانین و استانداردها قرار گرفته است. بنابراین، چین توسط چندین تغییر در قوانین آلاینده‌ها و خودروهای الکتریکی متزلزل شد. هند پس از معرفی مرحله ۳ سطح آلاینده‌ها در سال ۲۰۱۸ بیش از ۱۰ درصد کاهش یافت. کشورهای آسه‌آن در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ به دلیل تأثیر کووید تولید محلی با مشکل مواجه شدند.

با این حال، در دوران پس از کووید، صنعت موتورسیکلت به دلیل

فروش کل صنعت موتورسیکلت در سال ۲۰۲۱ به ۵۸.۶ میلیون دستگاه رسید که همچنان نسبت به رکورد سال ۲۰۱۸ کاهش داشت. اما، نسبت به سال ۲۰۲۰ بهبودی ۸.۵ درصدی را کسب کرد. به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از موتورسیکلت نیوز، صنعت جهانی موتورسیکلت در بازه زمانی ۲۰۱۲ تا ۲۰۲۱ شامل (موپد، اسکوتر، آندربن‌ها و همه انواع موتورسیکلت) ۱.۵ درصد نرخ رشد مرکب سالانه (C.A.G.R) را گزارش کرد. قابل ذکر است که جنگ روسیه و اوکراین حجم کوتاه‌مدت را کاهش داده، اما انتظارات میان‌مدت صنعت دوچرخ را افزایش می‌دهد.

روند جهانی صنعت موتورسیکلت

پس از یک دهه رشد، بازار جهانی دوچرخ آماده رویارویی با چالش‌های جدید است. کووید ۱۹ نشان‌دهنده یک تغییر بزرگ بود و دوچرخ‌ها دوباره به‌عنوان بهترین‌ها برای جابه‌جایی فردی کشف شدند، حتی در مکان‌هایی با حمل‌ونقل عمومی با کیفیت بالا و در همه بخش‌ها بازار شروع به رشد کرد.

در حالی که در دوران پیش از کووید، این صنعت در ضلع شمال کره زمین رو به افول بود. جوانانی که در آمریکای شمالی، اروپا، ژاپن و کره



«چرا ممنوعیت تردد موتورسیکلت‌های کاربراتوری از ابتدای ۱۴۰۱ اجرا نشد؟»

سرپرست مرکز ملی هوا و اقلیم سازمان محیط زیست دلیل عدم اجرای مصوبه «ممنوعیت تردد کاربراتوری‌ها از ابتدای ۱۴۰۱» را توضیح داد.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از تسنیم، داریوش گل‌عزیزاده در رابطه با عدم اجرای طرح ممنوعیت تردد خودرو و موتورسیکلت‌های کاربراتوری اظهار کرد: با وجود گذشت ۳ هفته از شروع سال ۱۴۰۱ این طرح اجرایی نشده است؛ آیین‌نامه اجرایی ماده ۸ که در تاریخ ۱۴۰۰/۳/۱۲ که مرز فرسودگی خودروها را تعیین کرده بود تا حدودی غیرکارشناسی بود و در این آیین‌نامه شرایط و زیرساخت‌های لازم برای اجرایی شدن این قانون در نظر گرفته نشده بود.

وی ادامه داد: با توجه به حجم زیادی از مردم که به وسیله این نوع از موتورسیکلت‌ها و تاکسی‌ها ارتزاق می‌کنند، نیاز بود زیرساخت‌های لازم برای این کار فراهم شود و تجهیزات ارزان قیمت در اختیار آن‌ها قرار می‌گرفت و تمهیدات لازم برای نوسازی این وسایل نقلیه در نظر گرفته می‌شد اما متأسفانه با توجه به شرایط کشور و مشکلات ناشی از تحریم‌ها این شرایط فراهم نشد. امیدواریم در سال جدید دولت به این موضوع ورود پیدا کند.

سرپرست مرکز ملی هوا و اقلیم سازمان محیط زیست در رابطه با اعتبارات پیش‌بینی شده برای این طرح توضیح داد: در قانون بودجه اعتباراتی برای این کار دیده شده است هر چند بسیار اندک است. در قانون هفتم توسعه به کاهش آلودگی هوا تأکید شده است، از این رو نیاز است اعتبارات کافی برای این موضوع دیده شود و با تأمین نقدینگی کافی ممنوعیت تردد تاکسی‌ها و موتورسیکلت‌های کاربراتوری اجرایی شود.

گل‌عزیزاده خاطرنشان کرد: یکی از مکانیسم‌های تشویقی که در صورت تأیید برای جایگزینی این وسایل نقلیه در نظر گرفته‌ایم این است که در ثبت‌نام خودروهای داخلی افراد دارای خودرو و تاکسی‌های فرسوده در اولویت قرار بگیرند.^۱

تقاضای روزافزون جهانی برای تحرک فردی و تأثیر برقی‌ها در تقاضای مصرف‌کننده، در حال راه‌اندازی یک دهه پررونق است.

در سال‌های آینده، بازار شتاب بیشتری خواهد گرفت و در سال ۲۰۲۳ و سپس در تمام ۵ سال آینده، رکورد تمام زمان‌ها را به ثبت خواهد رساند. اگر اسکوتر و موتورسیکلت برقی فروخته شده در سال ۲۰۲۱ برای اولین بار بیش از ۱۰ میلیون دستگاه باشد، در سال ۲۰۲۸ این بخش به بیش از ۳۰ میلیون خواهد رسید و کل صنعت را بالا خواهد برد.

تأثیر جنگ روسیه و اوکراین در صنعت موتورسیکلت

پیش از دیدن راه‌حل «بحران» کنونی، تعیین کامل تأثیر این جنگ بر صنعت ما آسان نیست. با این حال، مطمئناً صنعت انرژی متحول خواهد شد. در ماه‌های آینده، هزینه‌های بالاتر سوخت در اروپا و آمریکا به تقاضا ضربه می‌زند و حرکت به سمت خودروهای الکتریکی را تسریع می‌کند. بنابراین، ما در حال حاضر چشم‌انداز حجم نیمه اول ۲۰۲۲ را در این زمینه کاهشی می‌دانیم، در حالی که فروش مورد انتظار برای وسایل نقلیه الکتریکی را افزایش می‌دانیم.

در بازارهای نوظهور (هند و آسه‌آن) به‌طور کلی افزایش قیمت نفت به بازار خودروهای چهار چرخ، همراه با جایگزینی آهسته خودروهای الکتریکی به خودروهای با احتراق سنتی ضربه می‌زند، زیرا شکاف قیمت از یک خودروی احتراق داخلی به یک خودروی برقی برای کشورهای کم‌درآمد مقرون‌به‌صرفه نیست و بازار دوچرخ سوخت بیشتری خواهد برد. بنابراین، در حالی که در ماه‌های آینده اثر جنگ بر مناطق جنوب زمین تأثیر می‌گذارد و انتظارات فروش را کاهش می‌دهیم، پیش‌بینی برای سال‌های آینده افزایش می‌یابد.^۱



۱- تعداد فروش موتورسیکلت جهان در سال ۲۰۲۱ منتشر شد/ بررسی تأثیرات جنگ روسیه و اوکراین بر صنعت دوچرخ (۱۴۰۰)، موتورسیکلت نیوز، ۲۸ اسفند ۱۴۰۰، کدخبر: ۱۹۵۱۷. رک: <https://www.motorcyclenews.ir/news/19517>

<https://www.motorcyclesdata.com/2022/03/10/world-motorcycles-market>

۱- گل‌علی‌زاده، داریوش (۱۴۰۱)، چرا ممنوعیت تردد خودرو و موتورسیکلت‌های کاربراتوری از ۱۴۰۱ اجرا نشد؟، تسنیم، ۲۲ فروردین ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۶۹۴۱۹۱. رک: <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1401/01/22/2694191>



« آمار فروش موتورسیکلت اروپا در سال ۲۰۲۱ و سه ماهه اول سال ۲۰۲۲ »

ثبت‌نام در شش بازار موپد اروپایی تحت نظارت انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت اروپا (یعنی بلژیک، فرانسه، آلمان، ایتالیا، هلند و اسپانیا) در مجموع به ۲۶۴ هزار و ۸۰۰ دستگاه رسید. این رقم نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۲۰ کاهش ۵,۶ درصدی را نشان می‌دهد.

آنتونیو پرلوت، دبیر کل انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت اروپا، در مورد وضعیت فعلی این بخش گفت:

ارقام ثبت‌نام برای سال ۲۰۲۱ بهبود بازار را پس از تأثیر کووید ۱۹ در ماه‌های اول سال گذشته تأیید می‌کند. اگر به ثبت‌نام موتورسیکلت و موپد با هم نگاه کنیم، بازارهای کلیدی اروپا بین سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۱ به‌طور مداوم رشد کرده‌اند. حتی بیشتر، اگر بخش موتورسیکلت و موپد را جداگانه در نظر بگیریم، هر یک از آن‌ها در سال ۲۰۲۱ تعداد ثبت‌نام‌های بیشتری نسبت به سال ۲۰۱۹ داشته‌اند. این روند صعودی برای ۳ سال متوالی تأیید می‌کند که جذابیت و وسایل نقلیه ما حتی در زمینه فعلی، هم به‌عنوان راه‌حل‌های جابه‌جایی شهری و هم به‌عنوان فرصت‌های اوقات فراغت بیشتر شده است.

از سال ۲۰۲۰، انتشارات آماری ACEM شامل موارد زیر است:

برای بخش موتورسیکلت: ایتالیا، فرانسه، آلمان اسپانیا و بریتانیا. این کشورها حدود ۸۰ درصد از ثبت‌نام‌های موتورسیکلت را در بلوک اتحادیه اروپا + بریتانیا تشکیل می‌دهند.

بیش از ۳۹ میلیون موتورسیکلت و اسکوتر در چاده‌های اروپا وجود دارد. به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت نیوز به نقل از موتورسیکلت نیوز، نتایج کل سال ۲۰۲۱ نشان می‌دهد که بازار موتورسیکلت اروپا به عملکرد خوب خود ادامه می‌دهد و پس از قرنطینه‌های سال ۲۰۲۰ که توسط همه‌گیری کووید ۱۹ آغاز شد، بازار در حال بازگشت است.

ثبت‌نام موتورسیکلت در پنج بازار بزرگ اروپایی (یعنی فرانسه، آلمان، ایتالیا، اسپانیا و بریتانیا) ۷,۸ درصد نسبت به سال ۲۰۲۰ افزایش یافته است. در مجموع در سال ۲۰۲۰ تعداد ۸۸۰ هزار و ۷۰۰ دستگاه فروش بود و در سال ۲۰۲۱ تعداد ۹۴۹ هزار و ۴۰۰ دستگاه موتورسیکلت در بازارهای اصلی اروپا ثبت شد. قابل ذکر است که تقریباً تمام بازارهای اصلی موتورسیکلت در سال ۲۰۲۱ افزایش حجم را ثبت کردند. نتایج انعکاس سطوح مختلف اختلال در بازار در بهار ۲۰۲۰، مرتبط با بحران بهداشتی بود.

ایتالیا با فروش ۲۶۹ هزار و ۶۰۰ دستگاه و با رشد خیره‌کننده ۲۳,۶ درصد نسبت به سال قبل بزرگ‌ترین بازار اروپا بود. فرانسه، دومین بازار بزرگ با فروش ۲۰۶ هزار و ۹۵۰ دستگاه موتورسیکلت ۸,۵ درصد رشد کرد در حالی که آلمان، سومین بازار موتورسیکلت در اروپا، شاهد کاهش ۹,۷ درصدی (۱۹۹ هزار و ۱۰۰ دستگاه موتورسیکلت) بود که تا حدی نتایج بسیار مثبت در سال ۲۰۲۰ را جبران کرد.

بازارهای موتورسیکلت اسپانیا و بریتانیا به ترتیب ۸ درصد و ۱۰,۲ درصد رشد کردند.

خبر. اطلاعات مربوط به دوچرخه‌های برقی را می‌توان از طریق کنفدراسیون صنایع دوچرخه اروپا (CONEBI) دریافت کرد.^۵

صنعت دوچرخ تحت تاثیر کمبود نیمه‌رساناها و افزایش قیمت بنزین

فروش موتورسیکلت‌های جدید در پنج بازار بزرگ اروپایی (یعنی فرانسه، آلمان، ایتالیا، اسپانیا و بریتانیا) افزایش ۱۴٫۶ درصدی (۲۲۶٫۷۹۳) دستگاه) را طی سه ماه اول سال ۲۰۲۲ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۱ نشان می‌دهد.

در سال جدید بزرگ‌ترین بازارهای موتورسیکلت اروپایی افزایش فروش داشته‌اند، از جمله بریتانیا که تعداد ۲۷٫۸۰۷ دستگاه فروش داشته و مثبت ۵۶٫۴ درصد نسبت به سه ماهه مشابه سال ۲۰۲۱ رشد نشان می‌دهد، همچنین آلمان نیز تعداد ۵۴٫۱۰۶ دستگاه فروش داشت که مثبت ۳۰٫۴ درصد رشد داشت و سپس فروش موتورسیکلت در اسپانیا (۳۸٫۹۲۲ دستگاه، +۱۶٫۳٪) و فرانسه نیز تعداد ۴۵۷۰۲ دستگاه، +۲٫۳٪) بود. فروش موتورسیکلت در بازار ایتالیا نیز در سه ماهه اول ۲۰۲۲ ثابت ماند و ۶۰٫۲۵۶ دستگاه (-۰٫۴٪) بود.

بازارهای موتورسیکلت اروپایی بسیار قوی هستند و از سال ۲۰۲۰، زمانی که کشورها از قرنطینه اولیه همه‌گیر کووید ۱۹ در سراسر اروپا خارج شدند، به‌طور مداوم در حال رشد هستند.

بخش موبد نیز در سه ماهه اول سال ۲۰۲۲ عملکرد خوبی داشت. فروش موبدها در مجموع به ۵۷٫۷۵۵ دستگاه در شش بازار بزرگ موتورسیکلت اروپا (یعنی بلژیک، فرانسه، آلمان، ایتالیا، هلند و اسپانیا) رسید. این نشان‌دهنده افزایش ۳٫۵ درصدی نسبت به سه ماهه اول سال ۲۰۲۱ است. آنتونیو پرلوت، دبیر کل انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت اروپا، در مورد وضعیت فعلی این بخش گفت:

ارقام فروش برای سه ماهه اول سال ۲۰۲۲ نشان می‌دهد که ثبت‌نام موتورسیکلت و موبد در بازارهای کلیدی اروپا، به رغم مشکلات تولیدی و لجستیکی ایجاد شده توسط همه‌گیری کووید ۱۹، همچنان قوی باقی مانده است. داده‌های اولیه ماه آوریل نشان‌دهنده کندی جزئی برای برخی از بازارها است که به دلیل کمبود نیمه‌رساناها و تأخیر در حمل‌ونقل بر در دسترس بودن برخی از مدل‌ها تأثیر می‌گذارد. فروش در ماه‌های آینده نیز ممکن است تحت تأثیر عواملی مانند افزایش قیمت سوخت و وضعیت کلی اقتصادی در اروپا قرار گیرد. ارقام فروش برای سه ماهه دوم و سوم به ما خواهد گفت که آیا بازارهای موتورسیکلت و موبد در سال ۲۰۲۲ عملکرد خوبی داشته‌اند یا خیر، زیرا بیشترین فروش در بهار و اوایل تابستان انجام می‌شود.^۶

برای بخش موبد: فرانسه، هلند، آلمان، ایتالیا، بلژیک، و اسپانیا. این کشورها حدود ۸۰ درصد از ثبت‌نام در بلوک اتحادیه اروپا + بریتانیا را تشکیل می‌دهند.

ارقام موبد شامل وسایل نقلیه L1eB (موبدهای دوچرخ) و همچنین وسایل نقلیه L2e (موتورهای سه‌چرخ) است. برای برخی از کشورها، بسته به شیوه‌های اداری آن‌ها، ممکن است وسایل نقلیه L1e-A (موتورسیکلت‌های برقی) را نیز شامل شوند.

درباره انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت اروپا

انجمن اروپایی تولیدکنندگان موتورسیکلت (ACEM) نماینده سازندگان موتورسیکلت، موبد، سه‌چرخ و چهارچرخ (وسایل نقلیه رده L) در اروپا است. اعضای این انجمن شامل ۱۸ شرکت تولیدی است: بی‌ام‌و، بی‌آرپی، دکاتی، هارلی دویدسون، هوندا، کاواساکی، کی‌تی‌ام، کیمکو، ام‌وی‌آگوستا، اسکوترهای پژو، پیاجیو، صنایع پولاریس، قودر، رویال انفیلد، سوزوکی، تریومف، یاماها و زیرو

این انجمن همچنین نماینده ۲۰ انجمن صنعت موتورسیکلت در ۱۷ کشور مختلف اروپایی است و حدود ۳۸۹ هزار شغل به صنعت رده L در اروپا بستگی دارد.

سوالات متداول انتشارات آماری ACEM

آیا انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت اروپا می‌تواند اطلاعات دقیقی در مورد ثبت‌نام بر اساس برند وسایل نقلیه و ظرفیت سیلندر ارائه دهد؟

پاسخ: این انجمن اطلاعات مربوط به نام تجاری و ظرفیت سیلندر وسایل نقلیه را به اعضای خود و اشخاص ثالث ارائه نمی‌دهد. با این حال، چندین انجمن ملی، ثبت‌نام وسایل نقلیه را در هر برند یا ظرفیت سیلندر برای کشور محل فعالیت خود منتشر می‌کنند.^۱ آیا انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت اروپا اطلاعاتی در مورد اسکوترهای کیک دارد؟

پاسخ: خیر. اکثر مقامات ملی در سراسر اروپا اطلاعات دقیقی را در مورد اسکوترهای ضربه‌ای و سایر وسایل حمل‌ونقل کوچک جمع‌آوری نمی‌کنند. بنابراین، این انجمن به آن داده‌ها دسترسی ندارد.

از کجا می‌توانم اطلاعات مربوط به ثبت‌نام چهارچرخ را دریافت کنم؟
پاسخ: اطلاعات دقیق در مورد ثبت‌نام چهارچرخ را می‌توان از طریق انجمن اروپایی چهارچرخ (EQUAL)^۲ دریافت کرد.

از کجا می‌توانم در مورد ثبت‌نام وسایل نقلیه همه‌جا رو (all-terrain vehicles) اطلاعات کسب کنم؟

پاسخ: اطلاعات مربوط به ثبت‌نام (ATV) را می‌توان از طریق انجمن اروپایی صنعت وسایل نقلیه همه‌جا رو (ATVEA)^۳ دریافت کرد.

آیا انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت اروپا اطلاعات دوچرخه‌های برقی را دارد؟

۱- برای مشاهده لیست کامل این انجمن ها رک:

<https://www.acem.eu/acem/members>

2-<https://www.equal-mobility.com>

3-<https://www.atvea.org>

4-<http://www.conebi.eu>

۵- آمار فروش موتورسیکلت اروپا در سال ۲۰۲۱ منتشر شد (۱۴۰۱)، موتورسیکلت نیوز، ۹ فوروردین ۱۴۰۱، کدخبر: ۱۹۶۵۰. رک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/19650>

انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت اروپا، رک:

<https://www.acem.eu/motorcycle-and-moped-registrations-in-key-european-markets-surpass-2019-pre-pandemic-levels>

۶- تعداد فروش موتورسیکلت اروپا در سه ماهه اول سال ۲۰۲۲ منتشر شد (۱۴۰۱)، موتورسیکلت نیوز، ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۰۱۵۵. رک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/20155>

<https://www.acem.eu/registrations-of-motorcycles-and-mopeds-in-largest-european-markets-continue-to-raise-in-the-first-3-months-of-2022>



«چالش‌های صنعت موتورسیکلت ایران تا بهار سال ۱۴۰۱»

حصول اطمینان از عدم بروز تخلف در صنعت موتورسیکلت و رعایت مسائل ایمنی و استانداردها این لیست مجدداً یک ساله یا نهایتاً شش ماهه شود. دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در ادامه به محدودیت‌های ارتباطی با تامین کنندگان خارجی و تامین ۹۵ درصدی قطعات اصلی شامل انجین و قوای محرکه از کشور چین اشاره کرد و افزود: یکی از چالش‌های این صنعت در سال ۱۴۰۰، اجرای استاندارد یورو ۵ بوده که امیدواریم در سال آینده مشکلات این بخش مرتفع شود.

ضیاء مقدم تصریح کرد: مراکز اسقاط تنها منبع تامین برکه اسقاط برای تولیدکنندگان موتورسیکلت هستند اما متأسفانه طی یک تا دو ماه گذشته به دلیل انتشار اخباری مبنی بر آزادسازی واردات خودرو در سال ۱۴۰۱، نسبت به درخواست موتورسازان مبنی بر صدور ۱۰۵ هزار گواهی اسقاط از سوی این مراکز ترتیب اثر داده نشد و بدین ترتیب امکان شماره‌گذاری فراهم نشد.

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در پایان خاطر نشان کرد: امیدواریم در سال آینده آیین‌نامه اجرایی ماده ۲ قانون هوای پاک مورد اصلاح و بازنگری قرار بگیرد به طوری که تکلیف تامین گواهی اسقاط از دوش تولیدکنندگان برداشته شود. پیشنهاد انجمن این است که به جای هزینه ۳۵۰ میلیارد تومان که هیچ کمکی به اجرای قانون هوای پاک و کاهش آلودگی هوا نکرد و علاوه بر آن بازار تقاضایی نیز برای موتورسیکلت‌سازان ایجاد نشد، صندوقی به منظور واریز مبالغ اسقاط و صرف آن در پروژه‌ها و برنامه‌های کاهش آلودگی هوا در نظر گرفته شود!

یورو ۵ حدود ۳ سال به تعویق افتاد

همچنین بهمن ضیاء مقدم از تعویق اجرای استاندارد یورو ۵ در صنعت موتورسیکلت تا ابتدای سال ۱۴۰۳ خبر داد و اظهار داشت: شرایط اعمال استاندارد یورو ۵ در صنعت موتورسیکلت فراهم نیست و بر همین اساس و پس از ارائه مدارک و مستندات مجوز تعویق اجرای این استاندارد از سوی

۱ ضیاءمقدم، بهمن (۱۴۰۱)، چالش‌های صنعت موتورسیکلت در سال ۱۴۰۰ تشریح شد، خبرخودرو، ۱۵ فروردین ۱۴۰۱، کدخبر: ۶۵۱۹۰۱. ر.ک: <http://khabarkhodro.com/fa/news/651901>

ضیاءمقدم: پیاده‌سازی سیستم انژکتوری، ارتقای استانداردهای یورویی به یورو ۳، ۴ و ۵ و اسقاط از مشکلاتی بود که طی حدود شش سال گذشته تولید را در صنعت موتورسیکلت تحت‌الشعاع خود قرار داده است.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از خبرخودرو، بهمن ضیاء مقدم اظهار داشت: اگر قوانین جدید در سال ۱۴۰۱ مورد تصویب، ابلاغ و اجرا قرار نگیرد، شاید شاهد برقراری یک نوع ثبات در تولید موتورسیکلت در سال آینده باشیم که در این صورت امکان برنامه‌ریزی و اجرای برنامه‌ها مهیا خواهد بود.

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران با بیان اینکه تولید و سرمایه‌گذاری در هر صنعتی مستلزم ثبات در فضای کسب و کار است، در خصوص وضعیت پیاده‌سازی استانداردها در این صنعت گفت: کلیه شرکت‌های تولیدکننده موتورسیکلت همکاری لازم را با شرکت‌های بازرسی به عنوان ناظر بر اجرای استانداردها دارند و فعالیت‌های آنها از سوی سازمان ملی استاندارد نیز مورد رصد قرار می‌گیرد به طوری که گزارشات بازرسی‌های انجام شده از خطوط تولید و انبارها که با فرمت‌های مخصوص و بر اساس استانداردهای ۷۵۵۸ است چندین مرتبه در سال در اختیار سازمان ملی استاندارد قرار می‌گیرد و تاکنون هیچ شرکتی به دلیل تخلف از استانداردها با تعطیلی مواجه نشده است.

ضیاء مقدم ادامه داد: تخلف یا عدم رعایت برخی از استانداردها از سوی خودروسازان طی دو تا سه ماه گذشته موجب شد، سازمان ملی استاندارد پس از بررسی و بازنگری برخی از موارد استاندارد، اعتبار تاییدیه محصولات به منظور صدور مجوز شماره‌گذاری را از یک سال به یک ماه تقلیل دهد که این تغییر علاوه بر خودرو برای محصول موتورسیکلت نیز اعمال شد. وی بیان کرد: عملیات پلاک‌گذاری موتورسیکلت‌های تولیدی طی دو ماه گذشته به دلیل عبور از پروسه‌های اداری و تاخیر در ارسال لیست تاییدیه‌ها به پلیس، متوقف شد به طوری که ۳۴ روز از ۶۰ روز کاری را از دست دادیم. که طی درخواستی این موضوع به سرعت مورد رسیدگی قرار گرفت اما کماکان اعتبار تاییدیه‌ها یک ماهه است که امیدواریم پس از

از سوی دو دولت عراق یا افغانستان به شکل قطره‌چکانی بوده است. عضو انجمن صنعت موتورسیکلت ایران گفت: سیاست‌گذاری خاصی به دلیل عدم گستردگی صادرات وجود ندارد و یا آمار صادرات آنچنان چشمگیر نیست که نیاز ورود به این حوزه به طور جدی محسوس باشد. عرب تصریح کرد: اکنون صادرات موتورسیکلت به شکل سنتی هر چند اندک برقرار است و موتورسیکلت‌های ایرانی مشتریان خاص خود را در کشورهای عراق و افغانستان دارند.

وی همچنین به افزایش قیمت موتورسیکلت‌های چینی و افزایش بهای نفت به بیش از ۱۲۰ دلار اشاره کرد و در خصوص تاثیر آن بر میزان صادرات و رونق بازارهای صادراتی ایران گفت: با توجه به اینکه قیمت جهانی نفت در روزهای اخیر روند تصاعدی داشته، قطعاً این افزایش قیمت بر روی مواد اولیه و به تبع روی محصولات و فرآورده‌ها و همچنین کالاهای خودرویی از جمله موتورسیکلت اثرگذار خواهد بود و در نتیجه افزایش قیمت محصولات چینی را شاهد خواهیم بود.

عضو انجمن صنعت موتورسیکلت ایران ادامه داد: از سوی دیگر بازتاب این افزایش قیمت در کشور ما فرصتی است که می‌توان از آن در راستای صادرات استفاده بهینه کرد به نحوی که با مذاکره با مشتریان صادراتی سنتی، موتورسیکلت‌های ایرانی را با قیمت‌های مناسب‌تری در اختیار آنها قرار دهیم. عرب در پایان خاطرنشان کرد: روند افزایش قیمت نفت و به تبع آن مواد اولیه قطعاً فرصتی را برای صنعت موتورسیکلت ایران ایجاد میکند که صادرات خود را افزایش دهد.

مبنای قیمت‌گذاری انواع خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده

رئیس انجمن صنفی کارفرمایی مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده در خصوص نحوه قیمت‌گذاری انواع خودروهای فرسوده و موتورسیکلت‌ها توضیحاتی را مطرح کرد.

محمود مشهدی شریف در خصوص نحوه و مبنای قیمت‌گذاری انواع خودروی فرسوده اعم از سواری، تاکسی، کامیون، اتوبوس و موتورسیکلت فرسوده اظهار داشت: قیمت‌گذاری این خودروها با طرحی که بر اساس آن عملیات اسقاط انجام می‌شود، مرتبط است. به عنوان مثال در طرح واردات کامیون سه سال ساخت به دلیل اینکه این طرح، مجوزی برای واردات کامیون به شمار می‌رود، قیمت کامیون فرسوده در این طرح بسیار متفاوت خواهد بود به طوری که قیمت این فرسوده‌ها از ۹۰۰ تا یک میلیارد تومان در نوسان است.

وی در خصوص نحوه قیمت‌گذاری خودروهای سواری و موتورسیکلت فرسوده به این نکته اشاره کرد که برای این دسته صرفاً از گواهی اسقاط آنها استفاده می‌شود و قیمت‌های متفاوتی نیز دارند و در ادامه افزود: اگر خودروهای سواری فرسوده به طور کامل روشن شوند و قطعات آنها فابریک باشند، قیمت آنها از ۱۶ تا حداکثر ۲۴ میلیون تومان ارزش‌گذاری می‌شود. رئیس انجمن صنفی کارفرمایی مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده در خصوص قیمت موتورسیکلت‌های فرسوده بیان کرد: عرضه و تقاضا تعیین‌کننده قیمت موتورسیکلت‌های فرسوده در فصل‌هایی از سال است که این محصول از بازار پرونقی برخوردار است به طوری که از ۵ تا

هيات دولت تحت شرايطی صادر شد و به توليدکنندگان نيز ابلاغ شد. وی در خصوص وضعیت پلاک‌گذاری موتورسیکلت افزود: مجوز شماره‌گذاری موتورسیکلت از اعتبار یک ماهه به یک ساله تبدیل شده و به دنبال تعاملات صورت گرفته با سازمان ملی استاندارد امیدواریم با توجه به اینکه مغایرتی در بحث ایمنی و عدم رعایت استاندارد از سوی تولیدکنندگان بر اساس گزارشات شرکت‌های بازرسی به سازمان ملی استاندارد مشاهده نشده این اعتبار حداقل به سه تا شش ماه افزایش یابد. دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران گفت: اعتبار یک ماهه مجوز شماره‌گذاری به دلیل وجود حدود ۴۴۰ برند در صنعت موتورسیکلت این صنعت را با مشکلاتی مواجه کرده به طوری که عملیات پلاک‌گذاری و ورود اطلاعات برای پلیس نیز در مدت زمان یک ماهه به سختی انجام می‌شود. ضیاء مقدم در خصوص وضعیت تولیدات دانش بنیان در صنعت موتورسیکلت بیان کرد: دو تا سه شرکت وارد عرصه همکاری با دانشگاه‌ها و دانش بنیان‌ها شده‌اند و تحقیقات بر روی تولید داخل برخی از قطعات از جمله قطعه ECU و سیستم انژکتور در حال انجام است.

وی در پایان در خصوص وضعیت اشتغال آفرینی در این صنعت به وجود ۴۷ شرکت تولیدکننده موتورسیکلت به عنوان عضو انجمن و فعالیت حدود چهار شرکت تولیدکننده موتورسیکلت برقی که از این میان دو شرکت نیز عضو انجمن هستند و همچنین اشتغال ۱۶ هزار نفری در این صنعت اشاره کرد و افزود: صنعت موتورسیکلت متأسفانه دچار چالش‌های فراوانی است و تصویب آیین‌نامه‌ها و تدوین مصوبات بدون همفکری با صنعتگران این بخش و امکان سنجی یکی از این چالش‌ها است که به عنوان مانعی در اجرای قوانین عمل کرده و با اثرگذاری بر روند تولید مانع از اشتغالزایی شده است.

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در پایان خاطرنشان کرد: تلاش تولیدکنندگان در راستای حفظ نیروهای شاغل در این صنعت بوده اما اگر تصویب قوانین شتاب زده و غیرکارشناسی همچنان تداوم داشته باشد، کاهش آمار اشتغال در این صنعت خصوصی دور از انتظار نیست زیرا بخش خصوصی بیش از این، قادر به تحمل ضرر و زیان‌ها نیست.

تاثیر افزایش قیمت نفت بر موتورسیکلت

به گزارش موتورسیکلت نیوز به نقل خبرخودرو، عضو انجمن صنعت موتورسیکلت ایران گفت: افزایش قیمت جهانی نفت فرصتی است که می‌توان از آن در راستای صادرات استفاده بهینه کرد به نحوی که با مذاکره با مشتریان صادراتی سنتی، موتورسیکلت‌های ایرانی را با قیمت‌های مناسب‌تری در اختیار آنها قرار دهیم.

علی عرب اظهار داشت: صنعت موتورسیکلت داخلی در بخش صادرات فعالیت گسترده‌ای ندارد و دو کشور عراق و افغانستان از بازارهای هدف صادراتی این محصول هستند که این موضوع به سابقه استفاده از موتورسیکلت‌های ایرانی در این کشورها بازمی‌گردد.

وی افزود: در مقطعی میزان اندک صادرات نیز به دلیل برخی سخت‌گیری‌ها

۱- ضیاءمقدم، بهمن (۱۴۰۱)، اجرای استاندارد یورو ۵ در صنعت موتورسیکلت تا ۱۴۰۳ به تعویق افتاد، خبرخودرو، ۲۳ فروردین ۱۴۰۱، کدخبر: ۶۵۲۷۹۹. ر.ک: <http://khabarkhodro.com/fa/news/652799>

متاسفانه شرکت های چینی موتورسیکلت هایی را به بازار ایران تحمیل کرده اند که حتی با داخلی سازی می توانند بلافاصله با تغییر مسیر آنها را از مدار تولید خارج کنند. لذا با توجه به اینکه ذات تجارت حذف رقبا است نباید قدرت را در اختیار سایر کشورها قرار داد چراکه در این صورت شکست ما محرز است.

محمودان با اشاره به اینکه همکاری موتورسیکلت سازان و شرکت های دانش بنیان سیستماتیک نیست، یادآور شد: شرکت های دانش بنیان می توانند با ایجاد تقاضای موثر در بازار زمینه ساخت قطعات پیچیده را فراهم کنند و موتورسیکلت سازان نیز باید همکاری با دانش بنیان ها را در دستور کار خود قرار دهند.

وی اضافه کرد: اگر شرکت های موتورسیکلت سازی به سوی خوشه صنعتی موجود در کشور هدایت شوند قطعا در میان مدت موتورسیکلت هایی مطابق با نیاز داخل کشور و همراه با خدمات پس از فروش تولید و بازار عرضه خواهد شد و دیگر برای تامین قطعات خارجی دچار مشکل نخواهیم شد.

نایب رییس هیأت مدیره سندیکای قطعه سازان موتورسیکلت کشور در پاسخ به این سوال که چرا تا کنون ارتباط میان موتورسیکلت سازان و شرکت های دانش بنیان سیستماتیک نبوده است، گفت: به دلیل عدم وجود نقشه راه در صنعت موتورسیکلت شرکت های موتورسیکلت سازی همکاری با شرکت های چینی را به دانش بنیان ها ترجیح داده اند به این دلیل که چین قطعات را با شرایط و قیمت بهتری در اختیار آنها قرار می دهد اما مساله این است که شرکت های چینی به دنبال تعقیب اهداف خود هستند.

محمودان ادامه داد: عدم وابستگی صنعت موتورسیکلت کشور به چین باید از مدت ها پیش انجام می شد اما مسائلی مانند الزام موتورسیکلت سازان به ارتقای استانداردها باعث سردرگمی آنها شد و چون خود در جهت ارتقای استانداردها اقدام نمی کنند ناچار به اعمال استانداردهای کشور چین هستند.

نایب رییس هیأت مدیره سندیکای قطعه سازان موتورسیکلت کشور تحقق اشتغال آفرینی در صنعت موتورسیکلت را در گرو اصلاح ساختار این صنعت دانست و عنوان کرد: متاسفانه عدم وجود ساختاری مسنجم در صنعت موتورسیکلت موجب پراکندگی نیروی کار شده است به طوری که در شهرستان ها در بخش فنی مهندسی به شدت با کمبود نیروی انسانی مواجه هستیم و اغلب نیروهای انسانی متخصص در کلان شهرهایی مانند تهران متمرکز شده اند اما به محض اصلاح ساختار صنعت موتورسیکلت تمام نیروهای لازم جذب این صنعت شده و حتی ممکن است با کمبود نیروی انسانی متخصص و غیرمتخصص مواجه شویم.^۲

۲- محمودان، حبیب الله (۱۴۰۱)، تحقق شعار سال در صنعت موتورسیکلت منوط به تعیین نقشه راه و ریل گذاری صحیح است، ۲۰ فروردین ۱۴۰۱، کدخبر: ۶۵۲۴۳۰، ر.ک: <http://khabarkhodro.com/fa/news/652430>

۱۵ میلیون تومان قیمت گذاری می شود.

مشهدی شریف در خصوص علت اینکه تاکسی های فرسوده در مراکز اسقاط متعدد قیمت های متفاوتی دارند و مالکان آنها نیز در مراجعه به مرکز اسقاط مورد نظر خود از حق انتخاب برخوردار نیستند، تصریح کرد: تاکسیرانی در سال جدید ضمن ارائه فراهون به مراکز اسقاط نسبت به اخذ قیمت تاکسی های فرسوده از این مراکز اقدام کرده و بر اساس این فراهون برای دارندگان تاکسی نیز این امکان فراهم شده تا به انتخاب خود و بنا بر مصالح شخصی به مرکز اسقاط مورد نظر خود مراجعه نماید. وی در پایان در خصوص تفاوت قیمت تاکسی های فرسوده و ایرادهای وارده بر آن خاطر نشان کرد: تفاوت قیمت ممکن است ناشی از برخی از نواقص تاکسی ها باشد. به عنوان مثال تعویض یک قطعه و نصب قطعه نامرغوب موجب کاهش قیمت این خودروها می شود اما اگر تمامی قطعات تاکسی فابریک باشد و در عین حال مرکز اسقاط قیمت غیرمترافی را برای تاکسی فرسوده تعیین کرده باشد، امکان شکایت به تاکسیرانی، ستاد حمل و نقل سوخت کشور و انجمن صنفی مراکز اسقاط وجود دارد. انجمن اسقاط پس از رسیدگی در صورت اجحاف حق مالک تاکسی به طور قطع نسبت به احقاق حق وی و دادخواهی اقدام خواهد کرد.^۱

تحقق شعار سال در صنعت موتورسیکلت منوط به چیست؟

نایب رییس هیأت مدیره سندیکای قطعه سازان موتورسیکلت کشور تحقق شعار سال جاری تحت عنوان «تولید، دانش بنیان و اشتغال آفرین» در صنعت موتورسیکلت را منوط به تعیین نقشه راه و ریل گذاری صحیح در این صنعت دانست.

حبیب الله محمودان با توجه به نامگذاری سال جاری تحت عنوان «تولید، دانش بنیان و اشتغال آفرینی» از سوی مقام معظم رهبری اظهار داشت: تحقق شعار سال در صنعت موتورسیکلت نیازمند تشکیل ستادی در وزارت صمت، تعیین نقشه راه و ریل گذاری صحیح است تا دست اندرکاران صنعت موتورسیکلت که عاملان حرکت این قطار هستند با شناخت نسبت به وظایف خود از سردرگمی نجات یافته و در نهایت موتورسیکلت ملی با ۹۰ درصد داخلی سازی و با قابلیت صادرات به کشورهای همسایه به تولید برسد.

وی با تاکید بر ضرورت تعامل میان شرکت های دانش بنیان و موتورسیکلت سازان بیان کرد: موتورسیکلت سازان و شرکت های دانش بنیان باید همچون حلقه های به هم متصل باشند اما چون مهم ترین ابزار مقابله با مرکانتیلیسم (ملی گرایی اقتصادی) که عدم دخالت کشورهای دیگر در بازار داخل است را در اختیار نداریم، کنترل بازار موتورسیکلت داخل را از دست داده و این مسئولیت را به شرکت های چینی واگذار کرده ایم در صورتی که با تعامل قطعه سازان و شرکت های مونتاژکننده موتورسیکلت می توان بازاری پایدار ایجاد کرد اما متاسفانه این مهم تا کنون محقق نشده است.

نایب رییس هیأت مدیره سندیکای قطعه سازان موتورسیکلت کشور افزود:

۱- مشهدی شریف، محمود (۱۴۰۱)، مبنای قیمت گذاری انواع خودروها و موتورسیکلت های فرسوده تشریح شد، خبر خودرو، ۲۹ فروردین ۱۴۰۱، کدخبر: ۶۵۳۴۵۷، ر.ک: <http://khabarkhodro.com/fa/news/653457>



« چرا مسئولان به مشکلات صنعت موتورسیکلت ایران اهمیت نمی‌دهند؟ »

بلکه گواهی اسقاط موتورسیکلت را باید تهیه و مورد استفاده قرار دهد. ضیاء مقدم ضمن اشاره به عدم قابلیت اجرایی این طرح پایین بودن قیمت لاشه موتورسیکلت را یکی از موانع اسقاط عنوان کرد و افزود: به دنبال لغو ماده ۸ قانون هوای پاک، تردد موتورسیکلت فرسوده با منع قانونی مواجه نیست و امکان خدمات دهی اعم از خرید و فروش و بیمه این فرسوده‌ها به سهولت فراهم است. با توجه به اینکه حداقل قیمت موتورسیکلت‌های فرسوده ۲,۵ میلیون تومان است و بهای موتورسیکلت‌های صفر از جمله انژکتوری‌ها تا ۲۵ میلیون تومان افزایش یافته، صاحبان این دستگاه‌ها رغبتی به اسقاط موتورسیکلت‌های خود با عمر ۱۰ سال ندارند و امکان قیمت گذاری با نرخ دولتی نیز فراهم نیست.

وی در ادامه توضیح داد: به دنبال مشکل شرکت‌های تولیدکننده در تامین برگه اسقاط در نهایت سازمان حفاظت محیط زیست به منظور ممانعت از تعطیلی کارخانجات، موافقت خود را با گواهی اسقاط خودرو به عنوان گواهی معادل اعلام کرد به طوری که در مقابل هفت دستگاه موتورسیکلت، گواهی اسقاط یک دستگاه خودرو به عنوان معادل مورد نیاز است. این در حالی است که اکنون برگه اسقاط خودروی فرسوده نیز کاهش یافته و تامین آن برای موتورسیکلت‌سازان با قیمت‌های گزاف همراه است. دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در پایان در خصوص پیشنهادات انجمن به سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت صمت در راستای اسقاط خاطرنشان کرد: ماده ۱۱ و ۱۲ آیین‌نامه فنی ماده ۲ قانون هوای پاک باید به گونه‌ای مورد اصلاح قرار بگیرد که با واريز هزینه اسقاط از سوی تولیدکننده به حسابی مشخص در جهت کاهش آلودگی هوا یا ارائه وام به مالکان موتورسیکلت‌های فرسوده با هدف اقدام به اسقاط مورد استفاده قرار گیرد. این طرح قابلیت اجرایی دارد و نیازمند حمایت دولت نیست و جایگزینی موتورهای انژکتوری نو با موتورهای کاربراتوری از نتایج اجرای این طرح است.

هر وقت صنعت موتورسیکلت ایران را در رسانه‌ها پیگیری می‌کنیم، شاهد بیان مشکلاتی هستیم که تقریباً طی چند سال گذشته تکراری است. اما، سوالی که مطرح می‌شود این است که ایراد کار از کجاست؟ آیا ضعف از خود این صنعت است یا از نوع تصمیم‌گیری مسئولان است؟

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از خبرخودرو، بهمن ضیاء مقدم دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در ۱۰ اردیبهشت امسال در خصوص چالش‌های تولیدکنندگان موتورسیکلت در شماره‌گذاری، تامین برگه اسقاط خودرو به عنوان معادل و پیشنهادات انجمن در این راستا به بیان توضیحاتی پرداخت.

بهمن ضیاء مقدم با توجه به ممنوعیت تردد موتورسیکلت‌های کاربراتوری در پایتخت از ابتدای سال جاری و توقف آنها توسط پلیس راهور و در نهایت اسقاط این موتورسیکلت‌ها، در خصوص ملاک اسقاط مطابق با ماده ۸ قانون هوای پاک اظهار داشت: بر اساس ماده ۸ قانون هوای پاک، معیار اسقاط موتورسیکلت‌ها، رسیدن به سن فرسودگی ۶ تا ۸ سال برای موتورسیکلت‌های داخلی و ۱۰ سال برای برندهای وارداتی اعلام شده بود که در حال حاضر این ماده ملغی شده است.

وی با بیان اینکه اکنون عدم موفقیت در اخذ معاینه فنی، ملاک اسقاط موتورسیکلت شناخته می‌شود، افزود: دفعات مراجعه به مراکز معاینه فنی برای موتورسیکلت سه بار در سال تعیین شده است.

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران ضمن ابراز خرسندی از تعویق اجرای استاندارد یورو ۵، مبحث اسقاط را معضل کنونی صنعت موتورسیکلت اعلام کرد و گفت: مطابق با ماده ۱۱ و ۱۲ آیین‌نامه فنی ماده ۲ قانون هوای پاک، از سال ۹۷ تاکنون شماره‌گذاری یک دستگاه موتورسیکلت در کارخانه منوط بر اسقاط یک دستگاه موتورسیکلت فرسوده شده است. این تکلیف مطابق با قانون، ارتباطی با تولیدکننده ندارد

معادل‌سازی، تولیدکنندگان موتورسیکلت موظف هستند که در ازای شماره‌گذاری هفت دستگاه موتورسیکلت، یک خودرو اسقاط نمایند. فقدان موتورسیکلت فرسوده و عدم اقدام دارندگان موتورسیکلت فرسوده به اسقاط ناشی از قیمت ناچیز این فرسوده‌ها نیز علت معادل‌سازی است. وی در ادامه به ترخیص موتورسیکلت‌های فرسوده متوقف در پارکینگ‌ها و فروش مابقی به عنوان ضایعات اشاره کرد و در پاسخ به این پرسش که آیا مشکلات زیرساختی نیز برای اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده وجود دارد، تصریح کرد: مرحله نخست اسقاط، تایید اصالت موتورسیکلت است و پس از تایید اصالت، گواهی اسقاط صادر می‌شود، بر همین اساس و از آنجایی که تعداد زیادی از این موتورسیکلت‌ها مالک مشخصی ندارند، عملاً اسقاط غیرممکن می‌گردد.

عضو هیات مدیره انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در خصوص ایرادات وارد بر اسقاط خودرو به عنوان جایگزین موتورسیکلت بیان کرد: قیمت برگه‌های اسقاط خودرو از بهمن سال گذشته تا اواسط فروردین سال جاری به بیش از دو برابر افزایش یافته که علت آن به تصویب واردات خودروهای خارجی در مجلس در اواخر سال گذشته بازمی‌گردد. عرب ادامه داد: با توجه به الزام دولت بر برخی از شرکت‌های خودروسازی تولیدکننده وانت و پیکاپ به اسقاط، این شرکت‌ها نیز از اجرای قانون سرباز زدند و با ورود بیشترین فشار به صنعت موتورسیکلت، این صنعت مورد ظلم واقع شد.



وی در ادامه در خصوص قانون آلاینده‌گی و ارتقای موتورسیکلت‌ها از یورو ۴ به یورو ۵ تصریح کرد: تکنولوژی تولید سوخت یورو ۵ در ایران وجود ندارد و حتی اگر سیستم سوخت رسانی یورو ۵ نیز وارد شود با توجه به اینکه بنزین مصرفی استاندارد یورو ۵ را ندارد، عملاً اقدامی بی‌فایده خواهد بود جز اینکه موجب خروج مبالغ هنگفتی ارز از کشور خواهد شد. عضو هیات مدیره انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در پایان با بیان اینکه تصمیم‌گیری نهایی در خصوص اجرای استاندارد یورو ۵ در سال جاری در صنعت موتورسیکلت در اختیار دولت است، خاطرنشان کرد: در صورت اجرای استاندارد یورو ۵، ایران نخستین کشور در سطح قاره آسیا در این حوزه خواهد بود. در حال حاضر کشور چین با وجود تولید سالانه ۲۰ میلیون دستگاه موتورسیکلت بنزینی از استاندارد یورو ۴ بهره می‌برد و



ضیاء مقدم در پایان در خصوص هزینه اسقاط برای تولیدکنندگان موتورسیکلت و نحوه نرخ‌گذاری خاطرنشان کرد: همان طور که گفته شد، شماره‌گذاری هفت دستگاه موتورسیکلت نیازمند گواهی اسقاط یک دستگاه خودرو است و هزینه اسقاط به منظور تامین این گواهی برای تولیدکنندگان، در حال حاضر برای هر برگه به ۷ تا ۸ میلیون تومان رسیده است.^۱

اجبار تولیدکننده موتورسیکلت به اسقاط از ایرادهای قانون هوای پاک است

علی عرب عضو هیات مدیره انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در خصوص ایرادات وارد بر قانون هوای پاک و تاثیر آن بر صنعت موتورسیکلت و چالش‌های اسقاط در این صنعت به بیان توضیحاتی پرداخت. عرب اجبار تولیدکننده به اسقاط را یکی از ایرادات وارد بر قانون هوای پاک اعلام کرد و اظهار داشت: قانون می‌بایست به نحوی نوشته شود که وظیفه اسقاط بر عهده مرجعی غیر از تولیدکننده قرار بگیرد همان طور که بر اساس قوانین سایر کشورها تولیدکننده ملزم به اسقاط نیست و جمع‌آوری خودروهای فرسوده و از رده خارج‌سازی را سایر مجموعه‌ها عهده‌دار می‌شوند.

وی افزود: اکنون اسقاط در ظاهر انجام می‌شود اما سود آن به جیب مراکز اسقاط می‌رود و دولت در این میان ابدا منتفع نیست. با افزایش مداوم بهای اسقاط طی سال‌های گذشته، میلیاردها تومان از سوی صنعت موتورسیکلت عاید مراکز اسقاط شده در حالی که جامعه، محیط زیست و هوای کشور از فواید آن بی‌نصیب مانده و می‌توان گفت، مراکز اسقاط نقشی در ایجاد هوای پاک ندارند.

عضو هیات مدیره انجمن صنعت موتورسیکلت ایران با اشاره به پیشنهادات انجمن گفت: واریز این مبالغ به صندوق محیط زیست به ازای تولید هر دستگاه موتورسیکلت از پیشنهادات انجمن است تا این سرمایه در حوزه هوای پاک هزینه شود.

عرب در ادامه بیان کرد: جالب این است که موتورسیکلت فرسوده نیز برای اسقاط در دسترس تولیدکنندگان نیست و با تبعیت از قوانین

۱- ضیاءمقدم، بهمن (۱۴۰۱)، اسقاط معضل کنونی صنعت موتورسیکلت است، خبر خودرو، ۱۰ اردیبهشت ۱۴۰۱، کدخبر: ۶۵۴۶۱۹، رک.

<http://khabarkhodro.com/fa/news/654619>

این موضوع در مورد کشور ترکیه نیز صدق می‌کند!

استفاده از نخبگان فعال در شرکت‌های دانش بنیان

ابوالفضل حجازی گفت: استفاده از نخبگان فعال در شرکت‌های دانش بنیان و حمایت از تولیدکنندگان واقعی و اشتغال آفرین زمینه تولید برند ملی در صنعت موتورسیکلت را فراهم می‌سازد که نیازمند ریل گذاری از سوی وزارت صمت است.

حجازی اظهار داشت: تولید یکی از عناوینی است که مقام معظم رهبری در طول سال‌های گذشته به عنوان شعار سال و قطب نیاز کشور بر آن تاکید داشته‌اند. در ابعاد نظامی، علمی و منابع زیرساختی کمبودی در کشور وجود ندارد و بخش عظیم تحریم‌ها همواره متوجه بخش اقتصادی کشور با هدف آسیب‌رسانی به تولید بوده است که این موضوع اهمیت خودکفایی در اقتصاد، افزایش تولید و صادرات حتی بیش از نیاز کشور را بیش از گذشته نمایان می‌سازد که موجب بی‌اثر شدن تحریم‌ها خواهد شد. وی در خصوص دلایل نامگذاری سال جاری تحت عنوان تولید، دانش بنیان و اشتغال آفرینی به وجود تعداد زیادی نخبه علمی در سطح کشور اشاره کرد و افزود: نخبگان کشور نخبگان با وجود برخورداری از ذهن قوی، سرمایه‌ای در اختیار ندارند و هر ساله به دلیل عدم جذب و بی‌توجهی از سوی مسئولان، گزینه مهاجرت را انتخاب می‌کنند و اگر این نسل جوان در سیستم اقتصادی و تولید کشور به کار گرفته نشوند وارد مشاغل بیهوده‌ای می‌شوند که ارزش افزوده و بهره‌وری برای کشور به همراه ندارد. ابوالفضل حجازی گفت: امیدوارم دولت در سال جاری از واحدهای

بزرگ تولیدی و پروژه‌هایی که توانایی جذب این جوانان را دارد با لحاظ امتیازاتی حمایت نماید تا هر چه سریع‌تر از بعد علمی به تکنولوژی‌های روز دنیا مجهز شویم و از سایر کشورها عقب نمانیم.

حجازی تصریح کرد: شاید مردم به دلیل نیاز خودروهای ساخت داخل با تکنولوژی قدیمی را خریداری نمایند اما باید تولیدات خود را به سطح خودروسازان جهانی برسانیم و حتی از آنها سبقت بگیریم همان طور که در ابعاد نظامی به پیشرفت‌های قابل توجهی دست یافتیم.

وی در ادامه بیان کرد: عبارت دانش بنیان فعالیت‌های علمی و زیرساختی را دربرمی‌گیرد که بدون آن، سایر اقدامات به نتیجه نخواهد رسید و نامگذاری سال جاری تحت این عنوان بسیار هوشمندانه، دقیق و به جا بوده است.

حجازی در پایان خاطر نشان کرد: اگر برای تولیدکنندگان به عنوان سرباز اقتصادی کشور به ویژه در صنعت موتورسیکلت سازی این امکان فراهم شود که با استفاده از نخبگان فعال در شرکت‌های دانش بنیان، قطعات الکترونیکی و اصلی را بسازند و مجموعه تولیدکنندگان اقدام به تاسیس یک شرکت زیربنیادی نمایند، می‌توانیم ظرف چند سال یک برند ملی در صنعت موتورسیکلت داشته باشیم اما این امر نیازمند ریل گذاری از سوی وزارت صمت است. امیدواریم توجه به تولیدکنندگان واقعی و اشتغال آفرین بر خلاف سالیان گذشته مورد توجه وزیر صمت فعلی قرار بگیرد، زیرا اکثر این تولیدکنندگان اکنون با خانه نشین شده‌اند یا فعالیت کارخانه‌های آنها به یک دهم ظرفیت کاهش یافته است.^۲

۲- حجازی، ابوالفضل (۱۴۰۱)، صنعت موتورسیکلت نیازمند حمایت از دانش بنیان‌ها، تولیدکنندگان واقعی و اشتغال آفرین است، خبرخودرو، ۲ اردیبهشت ۱۴۰۱، کدخبر: ۶۵۳۸۳۰. رک:

<http://khabarkhodro.com/fa/news/654619>

۱- عرب، علی (۱۴۰۱)، اجبار تولیدکننده موتورسیکلت به اسقاط از ایرادهای قانون هوای پاک است، خبرخودرو، کدخبر: ۶۵۴۱۲۷. رک:

<http://khabarkhodro.com/fa/news/654127>





مصطفی صفرخانی:

«به دلیل عدم نظارت، اجناس موتورسیکلت‌ها از کیفیت مناسبی برخوردار نیستند»

اولیه واردات هستند که این به نوبه خود مشکلاتی را به دنبال دارد. وی با اشاره به این که زمین کارگاه را از ۵۰ به ۳۰ متر کاهش دادیم تا بتوانیم فعالیت تولیدکننده را در چارچوب منطقی و مجاز حفظ کنیم ادامه داد: «تلاش کردیم با ایجاد تسهیلاتی، راه‌های توسعه این حوزه را باز کنیم اما تولیدکنندگان به فعالیت خود در قالب زیرزمینی ادامه دادند و راه اندازی کارگاه‌های کوچک هم برای آن‌ها به صرفه نبود در نتیجه تولید این محصولات در تهران محدود است.»

وی در خصوص تولیدات موتورسیکلت و دوچرخه در کشور گفت: «اکثر کارگاه‌های مونتاژ در خارج از تهران و در شهرک‌های صنعتی همچون قم و فشافویه مشغول به فعالیت هستند اما با مشکلات عمده‌ای مواجه اند که از آن جمله می‌توان به عدم نظارت دولت اشاره کرد.»

رئیس انجمن تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکاران دوچرخه و موتورسیکلت تهران در بخش دیگری از سخنانش با بیان این که تولید بدون حمایت دولت امکان‌پذیر نیست یادآور شد: «از کشورهای چین و هند واردات مواد اولیه این محصولات انجام می‌شود، اما به دلیل عدم نظارت متأسفانه اجناس از کیفیت مناسبی برخوردار نیستند. همچنین با افزایش نرخ دلار، قیمت‌ها به صورت سرسام‌آوری افزایش پیدا می‌کند در حالیکه با کاهش نرخ دلار قیمت مواد اولیه در بازار کاهش نخواهد داشت.» صفرخانی با اشاره به این که طی دو سال گذشته با ۲۰۰ هزار تومان

رئیس انجمن تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکاران دوچرخه و موتورسیکلت تهران با اشاره به چالش‌های جدی این حوزه می‌گوید: واردات بی کیفیت مواد اولیه، فعالیت زیرزمینی تولیدکنندگان تهرانی، افزایش سرسام‌آور قیمت‌ها طبق نرخ ارز و عدم نظارت دولت بر عملکرد این حوزه مهم‌ترین چالش‌های این صنف است. به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از گسترش، این روزها، دغدغه تولیدکنندگان قطعات دوچرخه و موتورسیکلت، فعالان این حوزه را نگران کرده است از سویی نبود نظارت بر تولید و واردات و از سوی دیگر افزایش غیر منطقی قیمت‌ها بر مبنای دلار تولیدات این محصولات را با موانع جدی مواجه کرده است. رئیس انجمن تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکاران دوچرخه و موتورسیکلت تهران، از انتقاد فعالان این حوزه سخن به میان آورده و می‌گوید: این صنعت نیازمند حمایت دولت است. درباره‌ها و اگرها و مشکلات تولیدکنندگان قطعات دوچرخه و موتورسیکلت، با مصطفی صفرخانی، گفتگو کرده ایم که در ادامه می‌خوانید. با گسترش نیز همراه باشید.

مصطفی صفرخانی رئیس انجمن تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکاران دوچرخه و موتورسیکلت تهران خاطرنشان کرد: «در تهران چیزی به اسم تولید نداریم و از آن جایی که راه اندازی کارگاه در این شهر بسیار گران تمام می‌شود اکثر صنعتگران به شکل زیرزمینی مشغول مونتاژ مواد

وی با بیان اینکه قطعات تقلبی از دیرباز در بازار وجود داشته اما امروز رواج پیدا کرده اند، افزود: موانع تولید مانند قانون مالیات و بیمه تعداد تولید کنندگان زیرزمینی و تولید قطعات زیرپله ای را افزایش داده و متأسفانه عزمی برای برخورد با این تولید کنندگان و جمع آوری قطعات تقلبی وجود ندارد. رئیس اتحادیه تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکنندگان دوچرخه و موتورسیکلت تهران گران بودن قطعات اصلی را از دلایل رواج قطعات تقلبی در بازار عنوان و بیان کرد: متأسفانه تولید کنندگان زیرزمینی از گران بودن قطعات اصلی سواستفاده کرده و قطعات تقلبی را جای قطعه اصلی می فروشند در حالی که ارزش جان انسان ها قابل مقایسه با قیمت قطعات نیست. صفرخانی در ادامه یادآور شد: لازم به ذکر است که اجرای این طرح باید با برنامه ریزی و بر اساس اهداف از پیش تعیین شده و همفکری با اتحادیه های مرتبط صورت گیرد و سیاست گذاری ها نیز در راستای تحقق اهداف باشد. وی با تأکید بر اینکه این طرح باید از قطعات مصرفی موتورسیکلت نظیر لنت آغاز شود، گفت: با توجه به اینکه تولید کننده و وارد کننده هر قطعه مشخص است جمع آوری قطعات تقلبی تنها نیازمند شناسایی و استاندارد سازی قطعات است و در این مسیر نیز می توان از اتحادیه های مرتبط کمک گرفت.

رئیس اتحادیه تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکنندگان دوچرخه و موتورسیکلت تهران در پایان با تصریح اینکه مسئولین تا کنون به وعده های خود مبنی بر حمایت از تولید عمل نکرده اند، خاطرنشان کرد: از مسئولین انتظار می رود ضمن هدایت تولید کننده به سمت تولید قطعات باکیفیت و تامین نیاز داخل زمینه صادرات قطعات را نیز فراهم کنند.

۲- صفرخانی، مصطفی (۱۴۰۱)، ضرورت اجرای طرح جمع آوری قطعات تقلبی در صنعت موتورسیکلت، خبرخودرو، ۲۸ اردیبهشت ۱۴۰۱، کدخبر: ۶۵۶۵۱۱. ر.ک: <http://khabarkhodro.com/fa/news/656511>

تعمیرات موتورسیکلت انجام می شد اما امروز با ۲ میلیون تومان، انجام می شود اضافه کرد: «در شرایط کنونی تنها مصرف کنندگان متضرر خواهند شد و در نهایت بازار این محصولات هم با مشکل مواجه می شود». وی احتکار مواد اولیه را از دیگر دلایلی دانست که بازار را دستخوش گرانی و ورشکستگی کرده است و افزود: «بازار آشفته، مشتریان درمانده و قیمت ها سر به فلک کشیده است و تنوع تولیدات موتور در دنیا و همگام نبودن با تکنولوژی روز دنیا این صنعت و تولیدات آن را به چالش های جدی کشانده است».

رئیس انجمن تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکاران دوچرخه و موتورسیکلت تهران در خاتمه با اشاره به این که تولیدات باید شناسنامه دار باشند عنوان کرد: «باید با نظارت دولت جنس با کیفیت وارد کرده و تولیدات شناسنامه دار عرضه کرد تا در صورت ایجاد مشکل از برند موتورسیکلت یا دوچرخه بتوان تولید کننده آن را شناسایی کرده و مشکلات این حوزه را به حداقل برسانیم».

درباره قطعات تقلبی در بازار موتورسیکلت ایران

مصطفی صفرخانی در خصوص اجرای طرح جمع آوری قطعات تقلبی خودرو و ضرورت اجرای چنین طرحی در صنعت موتورسیکلت اظهار داشت: قطعات تقلبی موتورسیکلت به سبب بسته بندی ماهرانه ای که دارند تا زمان نصب قابل شناسایی نیستند. از این رو بارها خواستار اجرای این طرح و تعریف شناسه برای قطعات موتورسیکلت شدیم اما تا کنون عزمی برای این کار وجود نداشته است.

۱- صفرخانی، مصطفی (۱۴۰۱)، تراژدی غم انگیز تولیدکنندگان دوچرخه و موتورسیکلت، گسترش، ۱۴ اردیبهشت ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۵۸۲۳۲. ر.ک: <https://www.gostareh.news/fa/tiny/news-258232>





« اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده نیازمند مشوق‌های انگیزشی است

نایب رئیس انجمن اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده گفت: تقاضای اسقاط به دلیل پایین بودن قیمت اسقاط و افزایش قیمت موتورسیکلت در بازار کاهش یافته و حرکت در این راستا نیازمند عوامل انگیزشی از جمله ارائه تسهیلات است. به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از خبرخودرو، داود کریمی نایب رئیس انجمن اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده گفت: تقاضای اسقاط به دلیل پایین بودن قیمت اسقاط و افزایش قیمت موتورسیکلت در بازار کاهش یافته و حرکت در این راستا نیازمند عوامل انگیزشی از جمله ارائه تسهیلات است.

کریمی اظهار داشت: جایگزین شدن خودروی اسقاطی با موتورسیکلت موقت است و تولیدکنندگان باید نسبت به از رده خارج سازی موتورسیکلت اقدام نمایند. تصمیم و راهکار اتخاذی مبنی بر اسقاط تدریجی به عنوان مثال اسقاط سالانه ۱۰ درصد بوده تا اسقاط صد در صدی حاصل شود. وی با بیان اینکه به دلیل وجود مشکلات نرم‌افزاری در سامانه اسقاط موتورسیکلت میان ستاد حمل‌ونقل سوخت کشور و پلیس راهور ناجا، زمینه اسقاط تا اواخر سال گذشته مهیا نبوده است، افزود: اکنون بستر نرم‌افزاری اسقاط موتورسیکلت به طور تقریبی فراهم شده اما یکی از مشکلات این است که گواهی اسقاط موتورسیکلت در شیوه معادل‌سازی با خودرو اکنون یک میلیون تومان است اما در اسقاط موتورسیکلت، گواهی اسقاط ۶ تا ۷ میلیون تومان قیمت‌گذاری می‌شود.

نایب رئیس انجمن اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده گفت: متقاضی اسقاط موتورسیکلت به دلیل پایین بودن قیمت اسقاط و بالا بودن قیمت موتورسیکلت در بازار کاهش یافته و حرکت در این راستا نیازمند اعمال مشوق‌های انگیزشی از جمله ارائه تسهیلات است. کریمی در پایان در خصوص اسقاط صوری خودروهای فرسوده خاطرنشان کرد: خودروهایی که در سال‌های گذشته اسقاط شده و گواهی اسقاط آنها مورد مصرف قرار گرفته، متأسفانه گواهی این خودروها با ترفندها و فرآیندهایی زنده می‌شود و مجدداً مورد استفاده قرار می‌گیرند.^۱

۱- کریمی، داود (۱۴۰۱)، اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده نیازمند ارائه تسهیلات است، خبرخودرو، ۲۴ فروردین ۱۴۰۱، کدخبر: ۶۵۲۹۳۴. رک: <http://khabarkhodro.com/fa/news/652934>



« موضوعات بسیار مهم اقتصادی که فعالان صنعت موتورسیکلت باید در سال جدید به آن توجه کنند

تغییر ماهیت تورم در ایران

از این به بعد ماهیت تورم به صورت دیگری نمایان می‌شود و اگر فعالان اقتصادی و مسئولان ما به این نکته توجه نکنند، در تصمیم‌گیری‌ها دچار خطا می‌شوند.

فرض را بر این بگذارید همه فعالان اقتصادی سالم کسب درآمد کرده‌اند. یعنی فعال اقتصادی ما که دانش آکادمیک نداشت از طریق رانت، خلاءهای قانونی و کارهای غیرعرفی ثروتمند نشده است. حال با این فرض طی دودهمه گذشته چهار دلیل باعث افزایش ثروت و سود برخی فعالان اقتصادی در صنایع مختلف شد: ۱- بکر بودن بعضی از بازارها ۲- تورم ۳- بدهی به بانک‌ها (فقط افرادی که بدهی آن‌ها تبدیل به ملک، کالا و ارز برای واردات شده بود) ۴- نشناختن ریسک و به اصطلاح دل به دریا زدن. به عبارتی تورم بیشتر تصمیم‌های اشتباه مدیریتی فعالان اقتصادی را پوشش می‌داد. اما، از این به بعد تورم دیگر اشتباهات این افراد را پوشش نمی‌دهد. بلکه تورم باعث می‌شود که هزینه‌های فعال اقتصادی بالا برود و از طرفی به این نسبت قیمت کالا و محصولات بالا نمی‌رود. پس از این به بعد تورم جبران تصمیمات اشتباه نمی‌شود و فعال اقتصادی که

از این به بعد فروش بلندمدت شرکت‌ها را بسیار آسیب‌پذیر می‌کند. در شرایط جهان جدید باید طوری تجارت کرد که سرعت نقد شوندگی دارایی زیاد باشد. تا امروز تورم باعث می‌شد که اشتباهات مدیریتی صاحبان کسب‌وکار پوشش داده شود ولی از این به بعد این‌طور نخواهد بود و تورم باعث افزایش هزینه‌های فعالان اقتصادی می‌شود.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از کارآفرینی پرس، محمدعلی نژادیان گفت: در این یادداشت ۵ موضوع مهم مورد بررسی قرار گرفته است که توجه به آن می‌تواند تغییراتی را در بعد خرد و کلان کسب‌وکارهای ایران به وجود آورد.

- ۱- تغییر ماهیت تورم در ایران
- ۲- مهم‌ترین عامل اصلی تورم در آمریکا و جهان
- ۳- چند نکته مهم قبل از سرمایه‌گذاری در کشورهای خارجی
- ۴- بالا رفتن ریسک در تجارت با کشورهای خارجی
- ۵- احتمال رکود به دلیل برنامه‌های مالیاتی در سال ۱۴۰۱

هم ریسک را می‌شناسند و هم از فرصت‌ها استفاده می‌کنند. به عبارتی به موقع از فرصت‌ها استفاده می‌کنند و با نوآوری پیشرفت می‌کنند و مهم‌ترین عامل موفقیت آن‌ها حضور در بازار، شناخت و درک فرصت‌ها و استفاده از آن‌ها قبل از بسته شدن پنجره فرصت است.

۳ نکته مهم دیگری که باید توجه داشت این است که: ۱- قیمت نفت بالا برود، قیمت فرآورده‌ها و مشتقات نفتی هم بالا می‌رود و در نتیجه یک تورم وارداتی به این شکل داریم. البته غیر نفت، گندم هم گران شده و ... ۲- اسفند ۱۴۰۰ بانک مرکزی به بانک‌ها هشدار داد بیش از ۱۸ درصد به سپرده‌ها سود ندهند. زیرا، این عامل و به‌طور کلی بدهی بانک‌ها به بانک مرکزی عامل تورم بوده و خواهد بود (عامل تورم داخلی) ۳- از طرفی افزایش صادرات نفت و قیمت نفت و برجام را در پیش داریم. قبل از تحریم حدود ۲ میلیون ۲۰۰ هزار بشکه نفت روزانه صادرات داشتیم و الان حدود ۱ میلیون ۶۰۰ هزار بشکه که الباقی صادرات به اروپا بود که احتمالاً آن هم رفع می‌شود. پس اقتصاد الان از سه طرف در حال کشیده شدن هست و باید ببینیم که با توجه به اتفاقات جدید بین‌المللی اقتصاد ایران تحت تاثیر چه چیز دیگری قرار می‌گیرد و زور کدام طرف بیشتر است. یعنی عوامل تورم یا ضد تورم که در بالا ذکر شد.

در هر صورت هر اتفاقی بیافتد قدرت خرید مردم به نفس نفس افتاده است و اقتصاد مردم همه به هم زنجیروار وابسته است. امکان ندارد این زنجیره با مشکل مواجه شود و طبقه یک آسیب ببیند. همین که فعالان اقتصادی ما فکر کنند، بالاخره مطالبات با در بازار دیروزود دازه و سوخت‌وسوز ندارد، یعنی هنوز دارند با معادلات قبلی کسب‌وکار می‌کنند و چون بازار بعضی از صنایع دچار رقابت‌های منفی نیز هست و با حساب و کتاب علمی رشد نکرده‌اند، بلکه سوار بر تورم و عوامل دیگری که بیان شد، بوده‌اند پس اگر با همان دست فرمان و همان جهت پیش بروند یکجا سر پیچ تاریخی نمی‌توانند بپیچند. همان‌طور که بعضی از فعالان اقتصادی نسل‌های قبل در اوج قدرت نتوانستند و خسته شده و پیاده شدند.

مهم‌ترین عامل اصلی تورم در آمریکا و جهان

عامل اصلی تورم در آمریکا و کلا جهان دلارهای بدون پشتوانه‌ای است که این کشور چاپ می‌کند. به عبارتی شاید بتوان گفت مهم‌ترین صادرات آمریکا تورم است و هر جا بخواهد بدهی‌های خود را بدهد، بیشتر چاپ می‌کند (مثل انگلیس).

هر چه در آمریکا تورم شود دلار در برابر فرانک سوئیس سقوط می‌کند. در سال ۱۹۶۸ میلادی ۹ فرانک یک دلار بود. اما، الان یک فرانک تقریباً ۱ دلار است. یعنی دلار در برابر فرانک یک نهم شده است. به عبارتی اگر به جای دلار شما فرانک داشتید ثروت شما ۹ برابر شده بود. دلیل این است که با مقایسه تراز بانک مرکزی سوئیس و آمریکا می‌بینیم که

بهره‌وری نداشته باشد ضرر می‌دهد و به میزانی که بهره‌ورتر نشود بازار را از دست می‌دهد.

بسیاری از فعالان اقتصادی تصمیمات اشتباه می‌گرفتند و اصلاً متوجه خطاهای خود هم نمی‌شدند و حتی فکر می‌کردند یک نخبه اقتصادی هستند. در نتیجه باید نوع تفکر هم تغییر کند در غیر این صورت بازار هر آن‌چه که به‌دست آوردید از شما پس می‌گیرد.

به طور خلاصه قبلاً تورم بود، کالا و محصولات گران می‌شد و با این‌که افزایش قیمت بود باز هم می‌خریدند. اما، از این پس، تورم هست، کالا گران می‌شود ولی نمی‌خرند. اگر هم کالاها افزایش قیمت داشته باشد (حتی منطقی) و فروش برود، وصول آن با مشکل مواجه می‌شود به همین دلیل عرض کردم تورم از این به بعد باعث سود نمی‌شود بلکه باعث افزایش هزینه‌های فعال اقتصادی می‌شود.

راه‌حلی که در اینجا پیشنهاد می‌دهم این است که فعالان اقتصادی از استراتژی اقیانوس آبی استفاده کنند و نه از استراتژی اقیانوس قرمز و دوم بازاری که در آن فعالیت دارید را مجدد کشف کنید.

این کار اصلاً راحت نیست. زیرا، بحث مقاومت

در برابر تغییرات مطرح است. بیشتر افراد در

صنایع مختلف به دنبال رقابت‌های سطحی و

یا صرفاً بقا در یک بازار اشباع یا در حال

اشباع هستند. این که یک‌دفعه می‌بینید

یک شرکت متولد می‌شود و طی یک

دوره کوتاه همه را پشت سر می‌گذارد و

متفاوت جلوه می‌کند همین است. پس

به عبارتی دیگر تغییر استراتژی‌ها باعث

حفظ تعادل در بازار بی‌ثبات و شرایط مبهم

و ناشناخته است.

البته نکته‌ای که باید به آن توجه داشت این است که

اقتصاد ایران تحت تاثیر اقتصاد جهان است و تا ما روند اقتصاد

جهان را ندانیم در نتیجه نمی‌توانیم تحلیل درستی داشته باشیم. این

موضوع که در ادامه بیان می‌کنم صرفاً یک نظر است که قابل پژوهش

است و می‌تواند یک موضوع برای تحقیق باشد. شاید بتوان گفت که هر

چه فرد اقتصاد را بیشتر بداند کمتر ریسک می‌کند و به همین دلیل

است که اگر در جامعه نگاه کنیم می‌بینیم بعضی از کارخانه‌دارها جزو

قشر تحصیل نکرده یا دانشگاه نرفته‌اند که جسارت آن‌ها شاید به دلیل

نشناختن ریسک و اقتصاد جهانی باشد. البته بعضاً دیده‌ایم که فرد در

زمان تولد و یا حتی بلوغ شرکت تحصیلات نداشته ولی کم‌کم به سراغ

دانشگاه رفته‌اند.

به عبارتی علاوه بر بحث تورم و بکر بودن بعضی از بازارها، یکی از عوامل

دیگر را که می‌توان اضافه کرد نشناختن ریسک است و در اینجا می‌توان

گفت که بعضی از افراد به دلایلی که بیان شد اتفاقی پول‌دار می‌شوند.

چون آن فردی که اقتصاد می‌شناسد، در نتیجه تحلیل و پیش‌بینی

می‌کند و همین یک ترمز برای او می‌شود و فردی که نمی‌داند در همین

حال سریع به آب می‌زند. البته کارآفرینان واقعی هم وجود دارند که



سال ۲۰۰۸ و قبل تر ۲۰۰۱ رخ داد که شاخص بورس آمریکا از ۱۴۰۰۰ به ۶۵۰۰ رسید و خانه در ایالات فلوریدا آمریکا حدود یک سوم شد. طبق نظر کارشناسان ثروت مردم آمریکا ۷ هزار میلیارد دلار و اروپا ۱۵۰۰۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ از دست رفت. یعنی هر چه در دهه ۹۰ درآوردند سال ۲۰۰۱ از دست دادند.

حال با توجه به سیکل ادوار تجاری می توان گفت که تاجری موفق است که ترکیب دارایی او طوری باشد که اگر رکود شد حداقل ۲۵ درصد به دارایی او اضافه شود. همچنین در دوران رونق نیز به فکر دوره رکود باشد و برای این دوره نیز برنامه داشته باشد.

شاید بعضی افراد در چند دهه گذشته در ایران بیشتر دارایی خود را به ملک تبدیل کردند و ملکها، آن ها را در بالا و پایین بازار نگه داشت ولی فقط نگه داشته و اگر چرخه های اقتصادی را رعایت می کردند الان بیشتر داشتند.

طی چند روز گذشته جنگ اوکراین و روسیه را دیدید که کشتی فرد ثروتمند روسی مصادره و دولت انگلیس آبراموویچ، مالک روس چلسی را تحریم کرد و هیئت مدیره لیگ برتر انگلیس هم او را از مالکیت این تیم برکنار کرد. پس همه چیز ممکن است رخ دهد و شاید یک روز برای ایرانی ها هم این موضوع در خارج از کشور اتفاق بیافتد.

در نتیجه مهم تر از این که فروپاشی اقتصاد نزدیک است یا نه، آمادگی ما برای این اتفاق است و اگر نوع سرمایه گذاری ها و محل آن درست انتخاب نشود ضرر سنگینی در انتظار سرمایه داران و سرمایه گذاران خواهد بود.

بالا رفتن ریسک تجارت با کشورهای خارجی

با توجه به شرایط فعلی جهان ریسک به شدت بالا رفته است. بالا رفتن قیمت نفت، افزایش صادرات آن و وصول بیش از پیش آن (در صورت توافق) شاید در مجموع و به طور کلی برای اقتصاد ایران خوب ارزیابی شود اما کشوری مانند چین از چنین اتفاقی ممکن است بسیار آسیب ببیند (از افزایش قیمت نفت). از طرفی برنامه آمریکا و دیگر کشورهای همسو با آن ضعیف کردن اقتصاد چین است حال در این بین اگر یک جنگ و یک اتفاق غیرقابل پیش بینی هم رخ دهد (مانند کرونا) بحرانی تر هم می شود و چه بسا یک فروپاشی اقتصادی در جهان رخ دهد. در نتیجه تمام کسانی که از چین نقد خرید می کنند در واقع پول خود را کف دست بر روی هوا گرفته اند. البته اگر می شد اعتباری از چین خرید کرد داستان طور دیگری بود.

همچنین از این به بعد فروش بلندمدت شرکت ها را بسیار آسیب پذیر می کند. در شرایط جهان جدید باید طوری تجارت کرد که سرعت نقد شوندگی دارایی زیاد باشد. اگر کالا بلندمدت فروش برود با شوک های جهانی با مشکل مواجه می شود. قابل ذکر است که ثروت از یک حدی که بیشتر شد، نگهداری و حفظ آن از افزایش آن هم بیشتر اهمیت پیدا می کند. مخصوصا در جهان جدید و پیش رو باید بیشتر مراقب بود.

اینجاست که اهمیت اقتصاد مقاومتی مشخص می شود.

احتمال رکود به دلیل برنامه های مالیاتی در سال ۱۴۰۱

طبق اعلام سازمان امور مالیاتی کشور اگر دستگاه های کارت خوان و درگاه های بانکی به پرونده مالیاتی الصاق نشوند قطع خواهد شد. در

سوئیس فرانک کمتری چاپ می کند. البته تراز بانک مرکزی ژاپن و سوئیس قابل مقایسه است. زیرا، ژاپن به این راحتی بن چاپ نمی کند و به همین دلیل فرانک و ین از معتبرترین ارزهای جهان است. پس بهتر است که فعالان اقتصادی ما برای بررسی ماهانه کسب و کارش، پس از محاسبه صورت های مالی که به ریال محاسبه کردند بعد بیایند خالص دارایی جاری یا به عبارتی دارایی (منهای بدهی) خود را به فرانک سوئیس تبدیل کنند یا اول به دلار تبدیل و سپس تورم جهانی از آن کم شود که البته در عمل این همان روش قبل است که درباره تبدیل به فرانک بیان شد.

قابل ذکر است که هر چه در آمریکا توسط دولت آن بد اداره شود و تورم به وجود بیاید، در نتیجه فرانک گران می شود و هر چه ما در ایران کشور را بد اداره کنیم دلار گران می شود. یعنی به میزانی که بهره وری در ایران کمتر از بهره وری در جهان باشد، دلار گران می شود. پس به میزانی که ایران و آمریکا بد اداره شوند فرانک گران می شود.



الان بدهی دنیا خیلی زیاد شده و این یک هشدار بزرگ به فعالان اقتصادی است. طبق نظر کارشناسان اگر تراز بانک مرکزی کانادا و استرالیا را در دوران کرونا ببینیم خواهیم دید که از آمریکا هم سبقت گرفته است. یعنی در حال فروپاشی اقتصادی بود که کرونا را بهانه کردند و پول چاپ کردند، در غیر این صورت فروپاشی اقتصادی در انتظارشان بود. همچنین استراتژی آمریکا این است که نگذارد چین ابرقدرت اقتصادی شود و همه این مسائل در آینده نزدیک مسبب اتفاقاتی است که اگر فعال اقتصادی ما دید کلان نداشته باشد، ممکن است با یک رخداد جهانی، در ایران و یا خارج از ایران یک سوم یا نصف ثروتش و شاید بیشتر را از دست بدهد.

چند نکته مهم قبل از سرمایه گذاری در کشورهای خارجی

از سال ۱۹۲۹ تا حالا حدود ۱۰ بار فروپاشی اقتصادی در جهان رخ داده است. یعنی به عبارتی ده بار شاهد سیکل رونق و رکود بودیم. آخرین بار



سردار رحیمی:

«پلیس مخالف مسافركشی با موتورسیكلت نیست»

ریس پلیس پایتخت با بیان اینکه در تابستان حجم استفاده از موتورسیکلت رو به افزایش است، گفت: پلیس مخالف استفاده از موتورسیکلت و حتی مسافركشی با موتور نیست اما باید نظم و انضباط در شهر رعایت شود. به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از ایرنا، سردار حسین رحیمی روز شنبه در حاشیه طرح انضباط بخشی به تردد موتورسیکلت سواران پایتخت در جمع خبرنگاران افزود: مأموران پلیس در صد نقطه پایتخت در دو شیفت صبح و بعدازظهر آماده برخورد با تخلفات موتورسیکلت سواران هستند.

وی اضافه کرد: پلیس تهران بزرگ سه طرح بزرگ و ویژه و مهم به طور همزمان در سه نقطه از پایتخت ایجاد می‌کند که موتوریار، ساماندهی عبور و مرور در معابر پایتخت و انضباط بخشی به تردد موتورسیکلت سواران از جمله این طرح‌ها است.

سردار رحیمی اظهار کرد: تلاش ما بر این است که با اجرای این طرح، موتورسیکلت سواران را ساماندهی کنیم و تخلفات موتورها را کاهش دهیم که با اجرای این طرح‌ها هم تردد موتورسیکلت سواران نظم و انضباط پیدا می‌کند و هم تردها در شهر منظم می‌شود.

سردار رحیمی با بیان اینکه استفاده از موتورسیکلت در پایتخت رو به افزایش است، گفت: رعایت قانون اولین موضوع است، پلاک موتورسیکلت‌ها به هیچ عنوان نباید مخدوش باشد و همچنین حرکت در محل عابر پیاده و پیاده روها کاملاً ممنوع است همچنین عبور از چراغ قرمز و داشتن بار غیرمعارف ممنوع است.

ریس پلیس پایتخت با بیان اینکه ۴۶ درصد از کشته‌های تصادفات سال ۱۴۰۰ مربوط به موتورسیکلت سواران بوده است، گفت: موضوع اصلاحات هندسی، رفع گره‌های ترافیکی، برطرف کردن نقاط حادثه خیز و به روز کردن المان‌های موضوعی از اقداماتی است که پلیس با کمک شهرداری‌ها در معابر پایتخت انجام می‌دهد.

۱- رحیمی، حسین (۱۴۰۱)، پلیس مخالف مسافركشی با موتورسیکلت نیست، ایرنا، ۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۱، کدخبر: ۸۴۷۴۳۷۰۷، رک:

<https://www.irna.ir/news/84743707>

عکس: اسنپ. رک:

<https://snapp.ir/bike-delivery>

ابتدا شناسایی صاحبان این دستگاه‌ها کار خوبی است ولی اگر یک نکته رعایت نشود باعث رکود خواهد شد. قابل ذکر است که بهترین حالت این است که صاحبان این دستگاه طبقه‌بندی شوند و بر اساس میزان درآمد مشمول مالیات شوند که البته این کار نیاز به مصوبه مجلس دارد که به فرض از طبقه ۳ یا طبقه ۲ مالیات اخذ نشود.

این‌که بخواهند بیش از ۵۰۰ هزار میلیارد درآمد مالیاتی که در بودجه ۱۴۰۱ است را اخذ کنند این عدد برای جامعه امروز با این وضعیت اقتصادی خیلی بزرگ است و به مردم فشار زیادی اعمال می‌کند و با قطع کردن کارت خوان طبقات دو و سه و مخصوصاً سه آسیب شدید می‌بینند. الان با سه ماه پیش شرایط فرق کرده است. زیرا، روزانه ۱ میلیون ۶۰۰ هزار بشکه نفت صادر و قیمت نفت هم دو برابر پیش‌بینی شده است و پول آن را هم که وصول می‌کنند. پس باید یک تجدید نظر کنند درغیراین‌صورت از آن طرف پشت بام می‌افتند. طرف از ترس این که از پشت بام نیافتد آنقدر عقب می‌رود که آخر از آن طرف می‌افتد. حکایت بعضی تصمیم‌گیری‌های کارشناسی نشده بعضی از مسئولان است. پس در این شرایط خیلی منطقی‌تر باید رفتار کرد. این‌که همه چیز سیستماتیک شود خوب است ولی باید واقع بین بود و طوری رفتار نکرد که کاسب خرد بی‌کار شود و سرمایه‌گذار و تولیدکننده از تولید منصرف شوند. البته صرفاً با اخذ مالیات مشکل کشور حل نخواهد شد. زیرا، مشکل اصلی این است که از طبقه ۳ و ۲ مالیات گرفته می‌شود و به نظام اداری داده می‌شود که کاری که یک نفر می‌تواند انجام دهد را به ۴-۵ نفر داده‌اند و یا به فرض کاری که بخش خصوصی می‌تواند با هزار تومان انجام بدهد را با سه هزار تومان انجام می‌دهند. پس بهتر است در نحوه وصول بیش از ۵۰۰ هزار میلیارد تومان مالیات تجدیدنظر شود. درغیراین‌صورت راه تنفس کسب‌وکارها گرفته می‌شود. قطعاً نظام مالیاتی باید اصلاح شود ولی نه به این شکل که قشر ضعیف جامعه آسیب ببیند. اتفاقاً سیستم مالیاتی باید طوری باشد که طبقه ۲-۳ قوی‌تر شوند.

همچنین با تکمیل سامانه جامع تجارت و موارد دیگر باید فعالان اقتصادی توجیه شوند تا این ذهنیت پیش نیاید که به‌صورت تار عنکبوتی قرار است همه چی رصد شود و باعث دل‌سردی آن‌ها از انجام فعالیت اقتصادی شود. قابل ذکر است که در صورت عدم توجیه جامعه ممکن است با رکود مواجه شویم.



۱- نژادیان، محمدعلی (۱۴۰۱)، موضوعات بسیار مهم اقتصادی که کارآفرینان باید در سال جدید بدانند، کارآفرینی پرس، ۱۲ فروردین ۱۴۰۱، کدخبر: ۱۵۱۳۰، رک:

<https://karafariniexpress.ir/news/15130>



« بررسی باتری‌های پیشرفته در جهان

نسبت به حجم بازار این محصول در سال ۲۰۱۰ حدود ۹/۵ میلیارد دلار بیشتر است. بازار جهانی کل انواع مختلف باتری‌های لیتیومی در سال ۲۰۱۷ حدود ۲/۳۰ میلیارد دلار بوده است. برای سال ۲۰۲۵ پیش‌بینی می‌شود بازار باتری‌های لیتیومی که بیش از نیمی آن به خودروهای برقی اختصاص خواهد داشت، به ۴/۱۰۰ میلیارد دلار خواهد رسید.

وضعیت فعلی فناوری

با توجه به رصد اخبار و گزارش‌های مختلف، یک رویکرد اصلی در زمینه باتری‌های لیتیوم یون پیشرفته، کاهش سهم کبالت در کاتد به علت هزینه بالای آن است. به همین دلیل کاتدهای با کبالت پایین یا فاقد کبالت از اهمیتی خاصی برخوردار هستند که بایستی تولیدکنندگان جدید باتری بدان توجه کنند.

در زمینه باتری‌های پسا-لیتیوم یون نیز پیشرفت‌های قابل توجهی صورت گرفته است و مهم‌ترین آن‌ها شامل جایگزینی آند گرافیتی با سیلیکون یا فلز لیتیوم، جایگزینی کاتد فعلی با سولفور و جایگزینی الکترولیت مایع با الکترولیت جامد می‌شود.

باتری‌های سیلیکونی و لیتیوم فلز دارای پیشرفت‌های قابل توجهی بوده‌اند و برخی محصولات با ویژگی‌های برجسته از جمله ظرفیت بیشتر، زمان شارژ سریع‌تر و عمر مطلوب از باتری‌های سیلیکونی و لیتیوم فلز ساخته شده که در حال حاضر برخی از آن‌ها قابلیت استفاده در خودروی الکتریکی را دارند. به نظر می‌رسد در دهه فعلی، باتری سیلیکونی بیش از دیگر انواع باتری مورد توجه شرکت‌ها قرار گرفته و سهم قابل توجهی از بازار باتری را به خود اختصاص دهد. به همین دلیل لازم است تا به صورت ویژه بر روی باتری سیلیکونی متمرکز شد.

باتری‌ها یکی از مهم‌ترین فناوری‌های ذخیره‌سازی انرژی هستند. ذخیره‌سازی انرژی از گذشته یکی از چالش‌های اصلی حوزه انرژی بوده است که با ورود جهان به دوره گذار از منابع فسیلی به منابع پاک و تجدیدپذیر اهمیت مضاعفی پیدا کرده است. باتری‌های پیشرفته (Advanced Battery) که در حال حاضر بیشتر با نماد باتری‌های لیتیومی شناخته می‌شوند، مهم‌ترین فناوری توسعه یافته ذخیره‌سازی انرژی هستند که نسبت به سایر فناوری‌ها سهم بیشتری از فعالیت‌های تحقیق و توسعه و نیز بازار فناوری را در اختیار دارند.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت، باتری‌های لیتیوم یون، نسل جدیدی از باتری‌ها هستند که در حال حاضر در محصولات وسیعی چون موبایل، تبلت و لپتاپ، ابزار آلت شارژی، ذخیره‌سازهای انرژی خورشیدی و ... مورد استفاده قرار می‌گیرد. این باتری‌ها به دلیل ظرفیت بالای انرژی و در عین حال وزن پایین آن، در محصولاتی که این دو موضوع در آنها اهمیت بالایی دارد، مورد استفاده قرار می‌گیرد.

فعالیت‌های بنیادی بر روی باتری‌های لیتیومی از دهه ۱۹۷۰ آغاز شده است. در دهه ۱۹۸۰ پیشرفت‌های قابل توجهی در توسعه این باتری‌ها به دست آمد. در سال ۱۹۹۱ اولین باتری لیتیومی تجاری معرفی و مورد استفاده قرار گرفت. با این حال مهم‌ترین دستاوردها در حوزه افزایش عملکرد فنی همزمان با کاهش قابل توجه قیمت باتری‌های لیتیومی در دهه منتهی به ۲۰۲۰ به دست آمده است.

اهمیت و تأثیرگذاری فناوری

مجموع حجم بازار جهانی باتری‌های لیتیومی اولیه و ثانویه در سال ۲۰۱۵ در سطح عمده فروشی ۶/۱۰ میلیارد دلار بوده است که این مقدار

و سیاست‌های کشورهای مختلف در زمینه برقی‌سازی حمل و نقل شده و از سمت مقابل این سیاست‌های جاه‌طلبانه موجب افزایش سرمایه‌گذاری در زمینه باتری شده است.

توجه کشورها به موضوع باتری چنان اهمیت یافته که قریب به اتفاق کشورهای توسعه یافته به دنبال دستیابی به فناوری باتری و تولید آن به صورت بومی هستند. مثال روشن در این زمینه، تلاش اتحادیه اروپا برای جبران عقب ماندگی نسبت به چین، کره و ژاپن است.

به نظر می‌رسد از دیدگاه ملی، نیاز به تدوین راهبرد کلان کشور برای دستیابی و بومی‌سازی این فناوری وجود دارد. اهمیت موضوع از این منظر مضاعف است که سرعت تحولات فنی و اقتصادی در فناوری باتری چنان زیاد است که بدون داشتن یک مدل بومی بر اساس مزیت‌های نسبی که حضور مستمر صنایع باتری کشور را در زنجیره ارزش جهانی این فناوری تضمین نماید، پیشرفت پایداری رخ نخواهد داد^۱.

۱- باتری‌های پیشرفته (۱۴۰۰)، مرکز همکاری‌های تحول و پیشرفت ریاست جمهوری، ۲۵ اسفند ۱۴۰۰. ر.ک:

در زمینه باتری‌های لیتیوم-سولفور اگرچه نمونه‌های کوچکی با عمر و عملکرد بالا ساخته شده است اما در ابعاد بزرگتر برای استفاده در خودروی الکتریکی همچنان با چالش عمر قابل قبول روبرو هستند.

در زمینه باتری‌های حالت جامد نیز اگرچه نمونه‌های جدید با عملکردهای بالا از جمله ظرفیت بالا و قابلیت کاربرد در دماهای مختلف توسط برخی شرکت‌ها و محققان رونمایی شده اما به اعتقاد بسیاری از کارشناسان چالش اصلی این نوع باتری‌ها در عدم وجود یک فرآیند اقتصادی به صرفه در تولید این نوع از باتری‌ها می‌باشد و بعید است این نمونه‌ها حداقل تا یک دهه آتی تجاری شوند.

بررسی دستیابی ایران به این فناوری در افق ۱۰ ساله

گسترش کاربرد وسایل نقلیه برقی در سال‌های اخیر که فراتر از پیش‌بینی‌های انجام شده بود، یکی از عواملی است که با توسعه باتری‌های لیتیومی دارای اثرات متقابل هستند. به طوری که پیشرفت‌های فنی و اقتصادی به دست آمده در فناوری باتری، موجب سرعت گرفتن برنامه‌ها





« هشدار کارشناسان درباره کمبود و افزایش قیمت لیتیوم

سرمایه‌گذار بوده است. او مالک سهام شرکت‌هایی از جمله تسلا و لیتیوم آمریکا است. در این خصوص خبرنگار بلومبرگ (گابریل کاپولا) با لوری یک مصاحبه کرده است که در ادامه می‌خوانید:

شما در پایان سال ۲۰۱۹ مقاله‌ای نوشتید مبنی بر این که تقاضا برای لیتیوم از عرضه پیشی خواهد گرفت. به نظر می‌رسد که قیمت لیتیوم شروع به انعکاس آن کرده است. چه می‌بینید؟

در دو سال آینده، اگرچه رشد قابل توجهی در عرضه وجود خواهد داشت، اما کمتر از تقاضا خواهد بود، بنابراین شکاف به رشد خود ادامه خواهد داد. ریاضی ساده است مثل این است که اتوبوس جلوی من ۵۰ مایل در ساعت می‌رود، من ۴۵ مایل در ساعت می‌روم. اما، می‌گویم در سال ۲۰۲۵ به آن خواهیم رسید. من معتقدم در آینده روزی وجود خواهد داشت که لیتیوم مازاد عرضه شود، اما در این دهه چنین نخواهد بود.

چرا اینقدر طول خواهد کشید؟

شما می‌توانید یک کارخانه باتری‌سازی را در دو سال بسازید، اما تا یک دهه طول می‌کشد تا یک پروژه لیتیومی اجرا شود. این یک کالا نیست؛ این یک ماده شیمیایی خاص است. لیتیوم اغلب با سنگ آهن یا سایر کالاهای اصلی مقایسه می‌شود و هیچ رفتاری مانند آن ندارد. صنعت خودرو بالاخره در حال کشف این موضوع است. وضعیت لیتیوم برای

در حالی که توجه زیادی به نیکل، به ویژه پس از جنگ روسیه با اوکراین صورت گرفته است، یک فلز کلیدی دیگر (لیتیوم) منبع نگرانی برای تولیدکنندگانی است که با انواع چالش‌های زنجیره تامین سروکار دارند.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل موتورسیکلت نیوز، قیمت این فلز... که عمدتاً برای تولید باتری‌های لیتیوم یونی و برای مواد دارویی و روان‌کننده‌های صنعتی استفاده می‌شود به شدت افزایش یافته است. ایلان ماسک، که تا حد زیادی به‌عنوان پیشرو در تولید خودروهای الکتریکی در مقیاس بزرگ شناخته می‌شود، چندین بار کمبود لیتیوم را اعلام کرد.

ماسک گفت:

«من مطمئناً کارآفرینانی را که به دنبال فرصت‌هایی برای ورود به تجارت لیتیوم هستند تشویق می‌کنم. ما فکر می‌کنیم که باید در این زمینه به صنعت کمک کنیم.»

یکی از افرادی که مدتی است نسبت به کمبود لیتیوم هشدار می‌دهد، جو لوری است. در محافل معدنی معروف به مستر لیتیوم، ساکن کارولینای شمالی برای دهه‌ها در این تجارت بوده است. لوری از زمانی که در سال ۲۰۱۲ به تنهایی کار خود را آغاز کرد، مشاور شرکت‌های معدنی و



«دکتر مهدی انگورج»، مدیر کل دفتر نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی شد

با حکمی از سوی دکتر مهدی اسلام پناه، معاون رییس جمهور و رئیس سازمان ملی استاندارد ایران، دکتر مهدی انگورج به عنوان مدیر کل دفتر نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی منصوب شد. به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از سازمان ملی استاندارد ایران، دکتر صادق محبی، مشاور و سرپرست دفتر حوزه ریاست، هماهنگی امور استانها و دبیرخانه شورای عالی استاندارد در مراسم تکریم و معارفه مدیر کل نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی با قدردانی از زحمات مهندس پیرایش و آرزوی توفیق برای دکتر انگورج گفت: با عنایت به نیاز کشور و خواست مردم در مورد تحول در حوزه صنایع خودرو، آقای دکتر اسلام پناه، مصمم به اعاده حقوق ملت و ایجاد تحول در صنایع خودرو هستند.

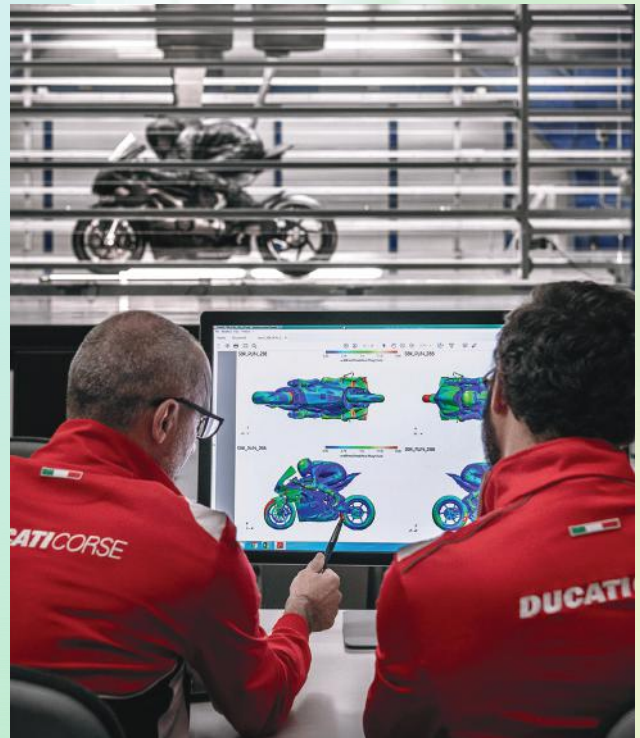
دکتر محبی افزود: با توجه به تجربیات متعددی که دکتر انگورج در حوزه صنایع خودرو دارند، امیدواریم سازمان ملی استاندارد ایران در راستای منافع مردم از تجربیات ایشان بهره مند شود. در ادامه مراسم، مهندس پیمان پیرایش، ضمن اشاره به خدمات ۸ ساله دفتر نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی گفت: در هشت سال گذشته، استاندارد های خودرو را از ۳۵ استاندارد به ۸۵ استاندارد ارتقاء دادیم و در سال ۹۶ نیز دوسال پیش از موعد به اهداف برنامه پنج ساله دست یافتیم که لازم است از خدمات تمامی همکاران در این زمینه صمیمانه تشکر کنم!

۱- دکتر مهدی انگورج، سرپرست دفتر نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی شد (۱۴۰۱)، اردیبهشت ۱۴۰۱، کدخبر: ۸۹۰۸۵۷، رک: <https://www.isiri.gov.ir/portal/home/?NEWS/845658/846178/890857>

یک شرکت خودروسازی می تواند بیش از یک سال طول بکشد. زیرا، باید تست چرخه را طی کند. اگر می خواهید چیزی را در ماشین قرار دهید که در صورت اشتباه بودن مواد شیمیایی ممکن است مشتعل شود، پس به نوعی می خواهید درباره آن بدانید.

آیا صنعت خودرو برای آن زمان طولانی آماده است؟

من باور ندارم که تقاضا از بین برود. در نهایت، من معتقدم که فقط به تعویق افتاده است. تولید اضافی امسال کمتر از ۱۵۰ هزار تن خواهد بود. بنابراین، این چه کسی است که مواد را دریافت می کند؟ مدل های برقی چه کسانی ساخته نمی شوند؟ در سناریوی ۲۰۵۰، برای هر چیزی که باید اتفاق بیفتد، زمان وجود دارد. اما در سال ۲۰۳۰، این اتفاق نمی افتد. پیش بینی های لوری با ارزیابی های دیگران همخوانی دارد. BloombergNEF پیش بینی می کند که قیمت های کربنات و هیدروکسید لیتیوم - مواد شیمیایی لیتیوم اصلی مورد استفاده در تولید باتری - همچنان تا سال ۲۰۳۰ به دلیل کسری عرضه پیش بینی شده بالاتر خواهد بود. کمبود عرضه فلزات چالشی فوری برای خودروسازان ایجاد می کند. انتظار می رود قیمت باتری در سال جاری اندکی افزایش یابد. به گفته BNEF، این نقطه ای که در آن خودروهای برقی به برابری قیمت خودروهای موتور احتراقی دست می یابند، احتمالاً تا سال ۲۰۲۶ به تعویق می افتد!



۱- هشدار کارشناسان درباره کمبود و افزایش قیمت لیتیوم (۱۴۰۱)، موتورسیکلت نیوز، ۶ اردیبهشت ۱۴۰۱، کدخبر: ۱۹۹۶۱، رک: <http://cpdi.ir/> <https://www.motorcycletnews.ir/news/19961> <https://www.bloomberquint.com/business/mr-lithiumalr-warns-there-s-not-enough-battery-metal-to-go-aroundZGq7>



« چالش جدید پیش روی صنعت موتورسیکلت جهان

رهبران کنونی جهانی تقریباً از وضعیت آگاه هستند و در آمریکای شمالی، چین، اروپا، ژاپن، کره، دولت‌ها به‌طور جدی به این موضوع نزدیک می‌شوند، در حالی که تعداد کمی از کشورهای مرتبط (هند، برزیل، روسیه) به این موضوع توجه ندارند.

در چند ماه آینده، ما انتظار داریم که کار سخت‌گیرانه‌تری برای صنعت خودرو، به‌ویژه برای موتورسیکلت‌ها، در جهت تسریع در جایگزینی کل احتراق فسیلی با الکتریسیته در نظر گرفته شود و نه تنها موتورهای وسایل نقلیه، بلکه حتی وسایل نقلیه و تولید قطعات، مناطق شارژ مجدد، تولید و بازیافت باتری، شبکه شارژ و غیره را تحت تاثیر قرار می‌دهد.

برای صنعت ما، برنامه‌های ضد تغییرات آب و هوایی نشان‌دهنده یک انقلاب جدید است که تولیدکنندگان را مجبور به تغییر یا مرگ می‌کند. در این چالش، شرکت‌های چینی در موقعیت قطبی قرار دارند و پیش‌بینی می‌شود که رهبری جهانی را در دست بگیرند و طی ۱۰ سال آینده از رهبران فعلی - ژاپنی‌ها و هندی‌ها - که به دلایل مختلف بسیار کند هستند به واقعیت واکنش نشان دهند.

دولت چین مجموعه‌ای از اقدامات تاثیرگذار بزرگ را برای برق شدن انجام داده است و اثرات آن در حال حاضر بسیار زیاد است.

اگرچه ژاپن پیشرو در فناوری باتری است، اما سازندگان موتورسیکلت ژاپنی سرمایه‌گذاری واقعی روی برق را به تعویق می‌اندازند. قابل درک است، آن‌ها باید سیستم تولید فعلی - بسیار سودآور - را با یک سیستم جدید در واقع با حاشیه منفی جایگزین کنند. هوندا برای مقابله با کاهش حجم در بازار پررونق خودروهای برقی چین، تنها یک مدل واقعی خودروهای برقی (U-Go، ساخت چین) را برای توزیع چینی معرفی کرده است. تولیدکنندگان هندی بیش از حد روی خودشان متمرکز هستند و در بازار بزرگ داخلی، توسط دولت برای واردات محافظت می‌شود. در حال حاضر هند از یک رویکرد مشخص برای برقی شدن فاصله زیادی دارد، اما نمی‌توان فرآیند عظیم برق شدن را دوباره به تعویق انداخت.

صنعت موتورسیکلت با سرعتی سریع از چالش‌های جهانی کووید ۱۹ بیرون می‌آید، در حالی که چالش جدیدی در پیش روی دارد. زیرا، سرعت گرمایش جهانی بالاتر از انتظارات دانشمندان است. در نتیجه صنعت برای سرعت بخشیدن به تمام فرآیندهای الکتریکی‌سازی فراخوانده می‌شود و تولیدکنندگان چینی در عرض چند سال رهبری جهانی را بر عهده خواهند گرفت.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از موتورسیکلت نیوز، در سال ۲۰۲۰، هم‌گیری جهانی کووید ۱۹ یکی از بدترین رکودهای اقتصادی را در یک نسل ایجاد کرد و صنعت حمل‌ونقل یکی از بخش‌هایی بود که به شدت آسیب دید.

در حالی که صنعت خودروهای سبک سقوط کرد، موتورسیکلت‌ها نیز در سال ۲۰۲۰ به دلیل واکنش ناکافی به بیماری همه‌گیر در چند بازار بزرگ (هند، اندونزی، فیلیپین، پاکستان) حجم فروش خود را از دست دادند. همچنین همه ثروتمندترین بازارهای جهان (ایالات متحده، چین، اروپا، ژاپن و کره از اوج بحران (در سه ماهه دوم ۲۰۲۰) با تقاضای جدید برای تحرک فردی توسط اسکوتر، آندری، ای‌تی‌وی و موتورسیکلت مواجه شدند. در نتیجه مسیر جدیدی توسط صنعت موتورسیکلت جهانی در نظر گرفته شده است که از سال ۲۰۲۱ در حال بهبود است و رشد بلندمدتی را آغاز کرده که حجم سالانه ۷۵ میلیون دستگاه را تا سال ۲۰۲۶ پیش‌بینی می‌کند، یعنی ۵۰ درصد بیشتر از امتیاز نهایی سال ۲۰۲۰ است.

با این حال، در حالی که بشر در حال مبارزه با ویروس جهانی است، یک وضعیت اضطراری جدید در پیش است: تغییرات آب و هوا.

جدا از سال ۲۰۲۰، زمانی که انسان‌ها برای مدتی مجبور به خانه‌نشینی شدند، از طی ۳۰ سال گذشته محیط جهانی بدتر شد و دانشمندان به مردم و دولت‌ها هشدار دادند که اقدامات فوری انجام دهند و لایه‌ها در حال بازی با رئیس‌جمهور سابق ایالات متحده بود تا تمام مدت مأموریت خود، طرح جهانی را به تعویق بیندازد.

در این روزها، در حالی که مناطق وسیعی از زمین توسط آتش‌سوزی‌ها، طوفان‌ها و آبرفت‌ها ویران شده است، جامعه دانشمندان اعلامیه جدیدی می‌دهند. پیش‌بینی‌های قبلی آن‌ها بسیار خوش‌بینانه بود و گرمایش جهانی بیش از انتظارات است: دولت‌ها باید اکنون اقدام کنند.

۱- چالش جدید پیش روی صنعت موتورسیکلت جهان (۱۴۰۱)، موتورسیکلت نیوز، ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۱، کدخبر: ۲۰۱۵۹. ر.ک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/20159>



«نظر سردار هادیانفر» درباره موتورسیکلت‌های برقی

در همین راستا، سردار سید کمال هادیانفر با اشاره به اینکه ترویج استفاده از موتور برقی امر خوب در راستای کاهش آلودگی هوا است، گفت: سازمان محیط زیست باید به ترویج استفاده از موتورهای برقی ورود کند و در این زمینه پیشگام باشد.

وی افزود: البته مشکلی که در بحث موتورهای برقی مطرح است، قیمت باتری آنها است چراکه ۴۰ تا ۵۰ درصد قیمت این موتورهای مربوط به باتری‌هایشان می‌شود.

رئیس پلیس راهور بیان کرد: همان طور که اکثر کارشناسان هم مطرح کرده‌اند میزان آلاینده‌گی موتور برقی نسبت به بنزین سوز کمتر هست. هادیانفر تصریح کرد: در ایران تعداد زیادی شرکت داریم که موتور برقی تولید می‌کنند که بخشی از این موتورها در برخی نقاط کشور مانند جزیره کیش و قشم استفاده می‌شود.

به گفته وی هنوز استفاده از موتور برقی در ایران رایج نشده و کاربران ترافیکی اقبال چندانی به استفاده از موتور برقی ندارند و همچنین بیشتر تولید کنندگان موتور تمرکزشان بر تولید موتورهای بنزین سوز است. رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار مهر مبنی بر اینکه آیا برای شماره گذاری موتورهای برقی مشکلی داریم، گفت: خیر، اگر این موتورها استانداردهای وزارت صنعت و سازمان محیط زیست را داشته باشند شماره گذاری آنها مشکلی ندارد!

رئیس پلیس راهور بر پیشگام شدن محیط زیست در ترویج استفاده از موتورهای برقی تاکید کرد و گفت: حتما باید چاره‌ای برای قیمت باتری این موتورها اندیشید.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از مهر، مهم‌ترین ویژگی موتورهای برقی، آلوده نبودن آنها از یکسو و از سوی دیگر سرعت محدود آنها است؛ در چند مطلب قبلی که در همین رسانه منتشر شد به اهمیت ترویج استفاده از موتور برقی در راستای کاهش آلودگی هوا پرداختیم.

مهمترین مزیت موتورهای برقی ایجاد آلودگی کمتر نسبت به موتورهای بنزینی است

پیش‌تر سردار محمد حسین حمیدی رئیس پلیس راهور پایتخت در گفت و گویی که با مهر داشت گفته بود: «این حرف که استفاده از موتور برقی می‌تواند در کاهش آلودگی هوای پایتخت تأثیر مثبت داشته باشد، کاملاً منطقی است. اما، این نکته هم مهم است که موتورسیکلتی که می‌خواهد جایگزین موتورسیکلت‌های فعلی باشد باید حوزه‌های ایمنی آن، ترمز، تجهیزات فنی‌اش به صورتی باشد که در حوادث آسیب کمتری بزند.»

وی در بخش دیگر این مصاحبه بیان کرد: «از مهم‌ترین مزیت‌های این موتورها این است که آلودگی کمی ایجاد می‌کنند، مزیت دیگر آنها این است که لرزش بسیار پایینی دارند، چون آن مکانیزم رفت و برگشتی موتور حذف شده است. بحث ارزان بودن موتورهای برقی نیز مطرح است که پول انرژی کمتری می‌دهیم و به صرفه‌تر است.

ایراد اصلی در موتورهای برقی بالا بودن هزینه تعمیر آن است. مشکل دیگر مسئله برد است، اگر برد را بالا ببریم، حجم باتری را باید افزایش دهیم که باعث افزایش قیمت و مصرف انرژی بیشتر می‌شود.»

سازمان محیط زیست باید در امر «موتورهای برقی» پیشگام شود

۱- هادیانفر، سیدکمال (۱۴۰۱)، محیط زیست استفاده از موتورهای برقی را ترویج کند، مهر، ۱۷ فروردین ۱۴۰۱، کدخبر: ۵۴۶۰۶۴. ر.ک: <https://www.mehrnews.com/news/5460604>



«» موتورسیکلت‌های الکتریکی برگ برنده جدید ارتش‌های جهان در نبردهای زمینی

از موتورسیکلت را مد نظر قرار داده، ارتش سوییس است که از این موتورسیکلت‌ها برای نبردهای شهری و مبارزه در جبهه‌های فشرده استفاده کرده و در سال ۲۰۰۴ بود که گروهان‌های دوچرخه‌سوار خود را منحل کرد. اولین مورد رسمی استفاده نظامی از موتورسیکلت‌های برقی هیبریدی در سال ۲۰۱۸ رخ داد، زمانی که ارتش نروژ شروع به استفاده

از این وسیله‌نقلیه برای گشت زنی در مرزهای خود با روسیه کرد.

بر اساس گزارش سایت الکتراک^۱، دست کم ۵ ارتش دیگر در جهان در حال بکارگیری یا تصمیم‌گیری در مورد استفاده از موتورسیکلت‌های برقی برای استفاده در ارتش هستند: دانمارک، امارات متحده غربی، یک کشور بی‌نام از اعضای ناتو، نیوزیلند و استرالیا.

موتورسیکلت‌های برقی در نیروهای چتر باز، نیروهای ویژه و واحدهای زمینی موتوری به کار گرفته می‌شوند. موتورسیکلت‌های برقی راه خود را به میدان‌های نبرد در اوکراین نیز باز کرده‌اند. فرمانده لژیون گرجستانی‌ها متشکل از گرجی‌هایی که به نیروهای اوکراینی کمک می‌کنند از یک موتورسیکلت برقی بومی ساخت کمپانی اوکراینی «الیک اتم»^۲ استفاده می‌کند.

این موتورسیکلت‌ها با رنگ سبز ارتشی معرفی شده، حداکثر سرعت آن ۵۵ مایل بر ساعت بوده و بردی ۶۲ تا ۹۳ مایلی با یک بار شارژ کامل دارند. این موتورسیکلت‌ها برای گروهان‌های استایپر طراحی شده و برای نزدیک شدن بی‌صدا به خطوط مقدم نبرد و فرار سریع پس از هدف قرار دادن اهداف مشخص شده به کار گرفته می‌شوند.^۳

موتورسیکلت‌های برقی که یکی از موفق‌ترین داستان‌های تجاری است راه خود را به دنیای نیروهای نظامی نیز باز کرده است. دستکم چندین ارتش در سراسر جهان، از جمله نیروهای نظامی اوکراین، در حال بررسی استفاده از موتورسیکلت‌های برقی یا موتورهای هیبریدی در نیروهای زمینی خود هستند. این وسایل نقلیه قرار است به‌عنوان ابزاری بی‌صدا که توانایی ورود به هر منطقه‌ای را دارد، بتواند به نیروهای زمینی این امکان را بدهد که مخفیانه نیروهای دشمن را پیدا کرده و دیدبانی کنند، بدون این که شناسایی شوند.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از ابتکار، لی نوئل که یک کارشناس نظامی است می‌گوید: «موتورسیکلت‌های برقی برای نیروهای شناسایی و عملیات ویژه بسیار موثر هستند. برای عملیات‌های مخفی یا با کمترین سروصدا، استفاده از موتورسیکلت‌های برقی بسیار منطقی است: نیروها می‌توانند در سکوت به هدف نزدیک شده و ابزاری آماده برای فرار داشته باشند. موتورسیکلت‌های برقی یک شکل بسیار قابل حمل از پلتفرم شناسایی هستند: آن را با خود می‌آوردید، در قسمت پشت یک هلیکوپتر می‌گذارید یا سوار بر یک پلتفرم چرخدار بزرگ می‌کنید. سپس این موتورها می‌توانند عملیات شناسایی زمینی و گشت‌زنی را به‌صورت مستقل از خودرو پشتیبانی انجام دهند.»

ارتش‌های جهان بیش از صد سال است که از موتورسیکلت استفاده می‌کنند. هم متفکین و هم متحدین در طول جنگ جهانی اول از موتورسیکلت‌ها استفاده کرده و در طول جنگ جهانی دوم نیز ژاپن با موفقیت بسیار زیادی از این ابزار برای فتح مالایا استفاده کرد که در کنترل نیروهای بریتانیایی بود. آخرین ارتش بزرگی که استفاده

1-Electrek

2-Eleek Atom

۳- موتورسیکلت‌های برقی برگ برنده جدید ارتش‌های جهان در نبردهای زمینی (۱۴۰۱)، ابتکار، ۱ فروردین ۱۴۰۱، کد خبر: ۱۹۶۲۶۸. رک:

4-<https://ebtekarnews.com/index.php?newsid=196268>

«ارجاع پرونده تخلف از اجرای قانون هوای پاک به قوه قضائیه

سال از ابلاغ این قانون، نسبت به تکالیف خود اظهار بی‌اطلاعی کرده‌اند. گزارش دیوان محاسبات که به مناسبت روز هوای پاک، در دی ماه امسال (۱۴۰۰) انتشار یافت با اشاره به اجرای کامل تنها حدود ۱۰ درصد از احکام این قانون از سال ابلاغ تاکنون (۲۰ حکم از ۲۲۰ حکم احصا شده) موید عدم اجرای قانون مذکور می‌باشد. آمار بالای بستری یا فوت بیماران ریوی و قلبی در اثر ادامه آلودگی‌ها، بار مالی مضاعفی را بر دولت و آحاد ملت تحمیل کرده است. به‌عنوان مثال می‌توان به مصاحبه رئیس گروه سلامت و تغییر اقلیم مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت با ایرنا (۲۷ دی ماه ۱۳۹۹) و اعلام مرگ سالانه حدود چهار و یک هزار و هفتصد مرگ زودرس در کشور در اثر مواجهه طولانی مدت افراد با ذرات آلاینده معلق اشاره کرد.

بخش دوم؛ مستندات قانونی:

سیاست‌های کلی نظام، ابلاغی رهبر معظم انقلاب اسلامی دامت برکاته در اجرای بند یک اصل ۱۱۰ قانون اساسی خاصه اشاره صریح معظم‌له در خصوص آلودگی هوا وفق بند ۱ سیاست‌های کلی محیط زیست. قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۶/۴/۲۵. مکاتبات کمیسیون و فراکسیون در راستای پیگیری موضوع از دستگاه‌های ذیربط و پاسخ‌های واصل شده از ایشان. گزارش دیوان محاسبات کشور در دی ماه ۱۴۰۰ با موضوع میزان اجرای احکام قانون هوای پاک و ترک فعل دستگاه‌های اجرایی مرتبط. درخواست رئیس محترم فراکسیون محیط زیست مجلس به شماره ۱۱۲۱۷۴۱ در خصوص ترک فعل دستگاه‌های متولی اجرای قانون هوای پاک در سامانه قانونگذاری مجلس شورای اسلامی با امضا ۶۰ نماینده مجلس.

نمایندگان مجلس شورای اسلامی پرونده استنکاف دستگاه‌های اجرایی متولی اجرای قانون هوای پاک را با اکثریت آرا به قوه قضائیه ارجاع دادند.

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از مهر، نمایندگان در جلسه علنی روز (چهارشنبه ۴ خرداد ماه) مجلس شورای اسلامی با ۱۸۴ رأی موافق، ۷ رأی مخالف و ۷ رأی ممتنع از مجموع ۲۲۴ نماینده حاضر در جلسه با ارجاع گزارش کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست در خصوص استنکاف دستگاه‌های اجرایی متولی قانون هوای پاک به قوه قضائیه موافقت کردند. متن این گزارش به شرح زیر است:

«بخش اول؛ طرح مساله:

با توجه به ترک فعل دستگاه‌های اجرایی در خصوص اجرای قانون هوای پاک مصوب خرداد ماه ۱۳۹۶، درخواست اعمال ماده ۲۳۴ آئین‌نامه داخلی، توسط ۶۷ نفر از نمایندگان مجلس شورای اسلامی تقدیم هیأت رئیسه مجلس شد. پس از آن مطابق آئین‌نامه، این درخواست‌ها، برای بررسی به کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست ارجاع گردید. محورهای درخواست اعمال ماده ۲۳۴ قانون آئین نامه داخلی مجلس به شرح ذیل می‌باشد:

کاهش روزهای پاک در کلان شهرها (مراکز استان‌ها و شهرستان‌های مجاور) و بالتبع بروز آلودگی شدید در آن شهرها که عمده یافته‌ها حاکی از ترک فعل مسئولین اجرای قوانین مرتبط به‌ویژه قانون هوای پاک می‌باشد.

بر اساس مکاتبات و پیگیری‌های به‌عمل آمده از جانب کمیسیون، بسیاری از دستگاه‌های متولی اجرای قانون هوای پاک بعد از گذشت قریب به پنج

بخش سوم: اقدامات کمیسیون در خصوص تهیه گزارش:

کمیسیون پس از ارجاع موضوع از سوی فراکسیون محیط زیست، با دعوت از مسئولان اجرایی و کارشناسان مرتبط در محل کمیسیون، مطالعه و بررسی مدارک و مستندات در اختیار واصل شده پس از پیگیری موضوع در قالب مکاتبات با دستگاه‌های مرتبط، به موارد ذیل دست یافت:

در راستای عملیاتی نمودن سیاست‌های ابلاغی رهبر معظم انقلاب در خصوص پاسداشت محیط زیست به ویژه شناسایی مشکلات آلودگی هوای شهرها و تلاش جهت رفع آنها، متأسفانه اقدامات اثرگذار و مهم انجام نگرفته است.

دستگاه‌های متولی اجرای قانون هوای پاک، پاسخ شفاف، کامل و متقنی ارائه نکردند.

برگزاری جلسات متعدد با دیوان محاسبات و تاکید مجدد دیوان بر موضوع ترک فعل دستگاه‌های متولی قانون مذکور (عدم اجرا یا اجرای ناقص احکام قانون) نظیر برخی از موارد که در ادامه به آنها اشاره می‌شود: براساس ماده (۱۹) قانون هوای پاک، وزارت نیرو مکلف به تأمین حداقل ۳۰ درصد افزایش سالانه ظرفیت موردنیاز برق کشور از انرژی‌های تجدیدپذیر (انرژی زمین گرمایی، بادی، خورشیدی و...) بوده است. حسب اطلاعات دریافتی در سال ۱۳۹۸ میزان افزایش سالانه ظرفیت مورد نیاز برق کشور تنها ۵.۵ درصد است و با وجود فاصله فراوان مقدار مزبور با میزان حداقلی مندرج در قانون، طی سال ۱۳۹۹ نیز با کاهش محسوسی این رقم به ۲ درصد از افزایش سالانه ظرفیت برق کشور تقلیل یافت. این در حالی است که طی سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ سهم کل ظرفیت برق کشور از انرژی‌های تجدیدپذیر ۱ درصد بوده است. بر اساس ماده (۹) قانون هوای پاک، وزارت کشور موظف بوده است با همکاری وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و امور اقتصادی و دارایی (گمرک جمهوری اسلامی ایران)، زمینه نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی شهری با اولویت شهرهای بالای ۲۰ هزار نفر جمعیت را ظرف مدت ۵ سال از محل منابع درآمدی ماده (۶) این قانون از طریق کمک بلاعوض، یارانه، تسهیلات یا صفر نمودن سود بازرگانی واردات خودروهای برقی - بنزینی (هیبریدی) و خودروهای الکتریکی و موتورسیکلت برقی،

به انجام برساند اما با وجود فرسودگی ۴۰ درصدی ناوگان اتوبوسرانی شهری در کلانشهر تهران و علیرغم گذشت ۴ سال از اجرای قانون هوای پاک، در سال ۱۳۹۹ هیچ گونه نوسازی در این کلانشهر از محل درآمد ماده (۶) انجام نشده است.

بر اساس ماده (۸) تعیین سن فرسودگی و بیمه انواع وسایل نقلیه موتوری موضوع این ماده بر اساس آئین نامه‌ای است که حداکثر ظرف مدت سه ماه پس از ابلاغ این قانون به پیشنهاد مشترک سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان ملی استاندارد ایران و بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران به تصویب هیأت وزیران می‌رسد. این آئین نامه پس از ۴ سال در خرداد ۱۴۰۰ به تصویب هیأت وزیران رسید. جلسات مفصل توسط فراکسیون محیط زیست مجلس تشکیل و کمیته تخصصی بررسی آلودگی هوا با حضور اعضا کمیسیون اصل نود و فراکسیون محیط زیست و دستگاه‌های اجرایی در بهمن ماه ۱۳۹۹ برگزار گردید و بررسی‌ها و مشکلات موجود را احصا نموده اما متأسفانه علیرغم پیگیری و تأکیدات فراوان، اقدامی در خصوص انجام تکالیف صورت نگرفت. بخش چهارم؛ جمع بندی و اعلام نظر:

کمیسیون کشاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست با بررسی تمامی مستندات قابل دسترس و استماع اظهارات مسئولان ذیربط اعلام می‌دارد در خصوص «اعمال ماده ۲۳۴ قانون آئین نامه داخلی»، ترک فعل، تخلف و نقض قانون در موارد اشاره شده در بخش‌های قبلی این گزارش، توسط دستگاه‌های اجرایی قانون هوای پاک واقع شده است و کمیسیون در صورت رأی مثبت نمایندگان، در راستای اجرای دستورات صریح مقام معظم رهبری در برخورد با تخلفات زیست محیطی خواستار ارسال پرونده به قوه قضائیه و مرجع ذیصلاح اداری است. گزارش دیوان محاسبات در خصوص استتکاف دستگاه‌های متولی اجرای قانون هوای پاک نیز به پیوست الصاق می‌شود. در این گزارش به تفکیک دستگاه‌های اجرایی، مسئولیت و عدول آن‌ها از اجرای قانون با جزئیات ذکر گردیده است.^۱

۱- پرونده تخلف از اجرای قانون هوای پاک به قوه قضائیه ارجاع شد (۱۴۰۱)، مهر، ۴ خرداد ۱۴۰۱، کدخبر: ۵۴۹۸۹۶۶، ر.ک:

<https://www.mehrnews.com/news/5498966>





سردار حمیدی:

«رفتار ترافیکی موتورسواران همچنان اولویت اول پلیس است»

رئیس پلیس راهور تهران با اشاره به اینکه موتورسیکلت سواران همچنان اولویت اول پلیس هستند. طرح انضباط بخشی به موتورسیکلت سواران در پایتخت هنوز به نقطه هدف نرسیده هر چند تخلف موتورسیکلت سواران کاهش پیدا کرده است.

وی ادامه داد: همانطور که می‌دانید در صد نقطه این طرح را در تهران اجرا کردیم اما کافی نیست چرا که فقط ۵۰۰۰ تقاطع در تهران داریم که چراغ راهنمایی و رانندگی دارند و در این مکان‌ها می‌توان این طرح را اجرا کرد. رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ با اشاره به اینکه اولویت اول پلیس هنوز موتورسیکلت سواران هستند، گفت: تخلفات موتورسیکلت سواران کاهش خوبی پیدا کرده اما هنوز به صفر نرسیده است. حمیدی افزود: سهم موتورسیکلت سواران در تصادفات رانندگی نسبت به سایر کاربران ترافیک ۴۴ درصد است.

موتورسیکلت سوارانی که در طرح موتوریار آموزش دیده‌اند، دیگر مرتکب تخلف نشدند

وی در پاسخ به سوال دیگری مبنی بر اینکه آیا افرادی که در طرح «موتوریار» آموزش دیده، مجدد مرتکب تخلف شده‌اند یا خیر؟ گفت: تخلفات افرادی که در طرح موتوریار آموزش دیده‌اند، محدود شده است. رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ اظهار کرد: آمار و شماره تمامی این موتورسیکلت سواران را داریم و تنها برای دو مورد از آنها که مجدد مرتکب تخلف شده‌اند جلسات آموزشی مجزا گذاشتیم. آنها هم وقتی دیدند که پلیس اصرار به قانونمند شدن تردد در شهر دارد، قانونمند شدند.

نباید در حوزه قانون گذاری احساسی عمل کنیم

حمیدی با اشاره به اینکه جرایم رانندگی بازدارنده نیست، گفت: پیشنهاد ما به دوستانی که در حوزه قانون گذاری هستند چه در دولت و چه مجلس آن است که احساسی عمل نکنند و منطقی و ضابطه مند باشند. وی در پایان گفت: اگر ضابطه و منطق را سرلوحه کار خود قرار دهیم، در مقابله با جرم نتیجه خواهیم گرفت چون تا روزی که تابع احساسات باشیم، هیچ وقت جرم با نوع جرم متناسب نخواهد شد^۱

رئیس پلیس راهور تهران با اشاره به اینکه موتورسیکلت سواران همچنان اولویت اول پلیس هستند، گفت: طرح انضباط بخشی به موتورسیکلت سواران در پایتخت هنوز به نقطه هدف نرسیده است. به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از مهر، تازه‌ترین آمارها از تردد بیش از ۴ میلیون دستگاه موتورسیکلت در شهر تهران خبر می‌دهد، موتورسیکلت‌هایی که حتی اگر راکبان کمتر از ۱۰ درصد از آنها نیز قوانین را رعایت نکنند، انضباط ترافیکی در شهر را برهم می‌زنند و نتیجه آن عبور موتور از پیاده‌رو و خط ویژه، حمل بار غیرمعارف با موتور، پلاک مخدوش، حرکت خلاف جهت، عبور از چراغ قرمز، حمل بیش از ظرفیت مسافر و ... است. تخلفاتی که اعتراض و انتقاد بسیاری از شهروندان را نیز در پی داشته و ساماندهی این موضوع جزو مطالبات اصلی آنها بوده است. اما در این میان توجه به معیشت موتورسیکلت سواران و زندگی آنان نیز موضوعی است که باید مورد توجه قرار بگیرد و پلیس نیز اعلام کرده که نسبت به این موضوع بی‌تفاوت نخواهد بود.

البته پیش از این نیز طرح‌های مختلفی برای ساماندهی موتورسواران و برخورد با تخلفات آنان به اجرا درآمده بود؛ که هر کدام حداقل در طول زمان اجرا موفقیتی نسبی کسب کرده و با توقف اجرا، وضعیت موتورسیکلت سواران به حالت قبلی بازگشت. حالا در تازه‌ترین تصمیمات برای ساماندهی موتورسیکلت‌ها و نظم بخشی به آنان، بنا شد طرحی جدید در پایتخت اجرا شود.

طرحی که در راستای تأکیدات فرماندهان ارشد کل انتظامی کشور به اجرا درآمده و تجربه‌های پیشین این احتمال را قوت می‌دهد که این طرح پس از تهران در دیگر شهرهای کشور نیز اجرایی شود. بر اساس این طرح دیگر خبری از توقیف و انتقال موتورسیکلت افراد متخلف به پارکینگ نیست، اما توقیف ساعتی، جریمه و پرداخت جرایم معوق مورد تأکید است.

موتورسیکلت سواران همچنان اولویت اول پلیس هستند و طرح انضباط بخشی به موتورسیکلت سواران در پایتخت هنوز به نقطه هدف نرسیده است. با گذشت دو ماه از این طرح به سراغ سردار محمد حسین حمیدی رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ رفتیم. وی در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه آیا با اجرای طرح انضباط بخشی موتورسیکلت سواران در پایتخت، همچنان این کاربران ترافیک اولویت اول پلیس هستند یا خیر؟ گفت:

۱- حمیدی، محمدحسین (۱۴۰۱)، رفتار ترافیکی موتورسواران همچنان اولویت اول پلیس است، مهر، ۳۰ فروردین ۱۴۰۱، کدخبر: ۵۴۷۰۴۷۴، رک:

<https://www.mehrnews.com/news/5470474>



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



Contents

Editorial	2
Local banking facilities have failed	3
Investigating the effects of the Russian-American war on the bicycle industry	5
Why was the carburetor motorcycle ban not implemented from the beginning of 1401?	6
European motorcycle sales statistics in 2021 and the first three months of 2022	7
Challenges of Iran's motorcycle industry until the spring of 1401	9
Why can't it give an engine to the problems of Iran's cycling industry.....	12
Due to lack of supervision, motorcycle goods are of good quality that they can.....	15
Dropping worn-out motorcycles requires motivational stimuli	17
Very important economic issues that motorcycle industry activists should pay attention to in the new year	18
Police are not against motorcycle travel	21
Review of advanced batteries in the world	22
Alert information about the difference and increase in the price of lithium.....	24
Dr. "Mehdi Angoraj" became the director general of the Office for Supervision of the Implementation of Metal Industry Standards	25
A new challenge facing the world motorcycle industry	26
Sardar "Hadianfar"'s opinion about electric motorcycles	27
Electric motorcycles are the new trump card of the world armies in ground battles.....	28
Referral of a crime from the implementation of the Clean Air Law to the Judiciary.....	29
Traffic behavior of motorcyclists is the continuation of the first priority of the police.....	31

Exclusive Monthly

VOL. 5, NO. 19, June 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.

وقتی میتوانیم ماهواره به فضا بفرستیم، پس

«جهش تولید»، انجام شدنی است

متأسفانه عده ای در کشور به طور دائم میگویند نمیشود و نمیتوانیم درحالیکه میتوانیم و دلیل آن هم این است که وقتی میتوانیم یک ماهواره بر را با سرعت ۷۵۰۰ متر بر ثانیه به فضا پرتاب کنیم و ماهواره را در مدار قرار دهیم و یا در صنایع دفاعی آن پیشرفت های بزرگ را داشته ایم؛ پس در تولید هم میتوانیم به جهش دست یابیم.

۱۳۹۹/۰۲/۱۷
سیدرضا



تولید

دانش‌نیان ۱۴ ساله اشتغال‌آفرین

