اخبار صنعت

شنبه ۱۸ خرداد ۱۳۹۸ ۸ ژوئن ۲۰۱۹ ۴ شوال ۱۴۴۰ شماره ۱۱۸۴ ۸ صفحه ۲۰۰۰ تومان

روزنامه اقتصادی صبح ایران
صاحب امتیاز :
ناهید طاهرخانی
مدیر مسئول:
حجت محمدزاده
سردبیر:
امیر نیک‌رویان

توزیع مشترکین:
رسانه گستر جم
نشانی دفتر مرکزی:
تهران جمالزاده شمالی - نبش زند
پلاک ۲۶۰- واحد۴
تلفن: **۶۶۹۲۹۲۲۷**
چاپ: **ریحان**

نشانی سایت روزنامه:
www. akhbaresanat.ir
نشانی پست الکترونیک:
info@ akhbaresanat.ir
نشانی روزنامه در فضای مجازی:
@akhbaresanatnews

میثاق اخلاق روزنامه نگاری در سایت روزنامه

بازگشایی ایل راه عشایری چهارمحال و بختیاری عکس: ایرنا

توانمندی بالای شرکت‌های ایرانی برای تامین کل تایر خودروهای پرتیراژ

معاون امور صنایع وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: صنعت لاستیک با اشتغالزایی ۱۶ هزار نفری، توانایی تامین کل تایرهای خودروهای پژو، پراید و سمند و همچنین برخی از تایرهای باری در کشور را داراست.به گزارش روز جمعه وزارت صنعت، معدن و تجارت، «فرشاد مقیمی» در نشست پایش وضعیت صنایع غیرفلزی با تشریح وضعیت صنعت لاستیک افزود: تولید ۲۹۰ هزار تن لاستیک در سال ۹۸ برنامه ریزی شده است.وی به مشکلات صنعت لاستیک از جمله در حوزه تخصیص، تأمین و انتقال ارز برای تأمین مواد اولیه و افزایش هزینه تولید اشاره و خاطرنشان کرد: رفع مشکلات صنعت تایر با توجه به توان بالای این صنعت در تأمین حدود ۷۰ درصد کل نیاز تایر کشور در اولویت است.مقیمی بیان داشت: صنعت تایر با تأمین حدود ۶۰ درصد وزنی و ۵۰ درصد ارزشی مواد اولیه از داخل کشور نقش مهمی در خوداتکایی این کالای راهبردی در کشور دارد.معاون وزیر صنعت با تاکید بر پویایی انجمن‌ها در شناسایی وضعیت بحرانی صنایع، خواستار اعلام دلایل تأثیرگذار بر روند تولید بنگاه‌های اقتصادی در بخش‌های مختلف صنعتی شد.وی ادامه داد: تشکل‌های صنعتی با توجه به ارتباط مستمر با صنایع از نزدیک در جریان چالش‌های بخش‌های مختلف صنعتی کشور بوده و می‌توانند پیش از بروز مشکلات احتمالی، چالش‌ها و دغدغه‌ها را به وزارت صنعت منتقل کنند تا اقدامات لازم برای پیشگیری از کاهش ظرفیت تولید انجام شود.پارسال ۲۰۱ هزار و ۸۰۰ تن لاستیک خودرو در کشور تولید شد. این آمار در مقایسه با سال ۹۶ کاهش ۹.۸ درصدی نشان می‌دهد.

استاد دانشگاه: تولید پژو ۳۰۱ و رُهام به تداوم فعالیت صنعت خودرو کمک می کند

عضو هیات علمی گروه مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت گفت: ارتقای داخلی سازی خودروهای موجود و ساخت خودروهای جدید از جمله حرکت های خوب خودروسازان در شرایط حاد کنونی است که در ایران خودرو با پژو ۳۰۱ و در سایپا با خودروی رُهام عملیاتی شده است.

«امیرحسن کاکایی» به اعلام آمادگی ۳۰۰ قطعه ساز برای ساخت قطعات مورد نیاز پژو ۳۰۱ اشاره کرد و افزود: این حرکتی مثبت است که شرط لازم برای تداوم حرکت رو به جلوی صنایع خودرو و قطعه سازی است، اما شرط کافی آن تأمین نقدینگی مورد نیاز رونق تولید و تخصیص نقدینگی برای توسعه فناوری هاست.

این کارشناس صنعت خودرو خاطرنشان کرد: تولید خودرویی نظیر پژو ۳۰۱ نیازمند ورق‌های جدید فولادی است، به این ترتیب صنعت فولاد هم جانی تازه خواهد گرفت.

کاکایی تاکید کرد: علاوه بر تأمین نقدینگی، باید به رفع برخی مشکلات و محدودیت‌ها پرداخت، از جمله اینکه برخی قطعه سازان در شرایط کنونی توان صادرات دارند اما محدودیت «واردات بدون انتقال ارز» وجود دارد و چنین مسائلی باید در سطح سران قوا حل و فصل شود.

واردات بدون انتقال ارز، شیوه‌ای بود که سال‌ها فعالان اقتصادی از این راه، کالاهایی را که دولت بابت آنها گشایش اعتبار اسنادی (ال. سی) انجام نمی‌داد وارد کشور می‌کردند. این روش به ویژه در زمان تحریم‌ها که نقل و انتقال‌های مالی به سختی انجام می‌شد کارساز بود.

با اجرای برجام مقرر بود خودروی پژو ۳۰۱ به عنوان دومین محصول شرکت مشترک ایران خودرو و پژو با ساخت داخل بالای ۵۰ درصد تولید شود، اما با خروج پژو از کشورمان پس از تحریم‌ها قرار است این خودرو بدون حضور پژو و با توانمندی قطعه سازان و صاحبان دانش فنی ایرانی و همچنین مواد اولیه داخلی تولید می‌شود.

رهام محصول شرکت خودروسازی سایپا است که با موتور، طراحی ملی و پلتفرم داخلی توسط طراحان و مهندسان ایرانی ساخته شده است.

بحران نقدینگی

کاکایی اظهار داشت: صنایع خودروسازی و قطعه سازی در بحران نقدینگی به سر می‌برند و این واقعیتی انکارناپذیر است.

به گفته این استاد دانشگاه، با یک حساب سرانگشتی از خودروهای دپو شده در کف کارخانجات ایران خودرو و سایپا که بیش از ۱۵۰ هزار دستگاه برآورد می‌شود، می‌توان گفت بین هفت تا ۱۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی قفل شده است، در حالی که اگر امروز خودروها تحویل مشتریان می‌شد بخش عمده مشکلات حل بود.

وی با یادآوری پرداخت نشدن تسهیلات ۸۴۴ میلیون یورویی قطعه سازان و در عوض اصرار خودروسازان بر تولید ناقص خودروها، اظهار داشت: با چنین رویه‌ای، تمام شدن پول‌های قطعه سازان دور از انتظار نیست و کم کم به جایی می ریسم که دیگر نتوانند قطعات مورد نیاز را تولید کرده و تحویل دهند.

از اواسط بهمن پارسال قرار شده بود دولت چهار هزار میلیارد تومان و ۸۴۴ میلیون یورو (به ارزش همان زمان ۱۱ هزار میلیارد تومان) و در مجموع ۱۵ هزار میلیارد تومان به خودروسازان تسهیلات بدهد تا در اختیار قطعه سازان قرار دهند، اما بخش ارزی آن تاکنون محقق نشده است.

کاکایی بیان داشت: اکنون قطعه سازان اعلام کرده‌اند که تولید به وضعیت خطرناکی رسیده و حتی در ۲ هفته اخیر برخی واحدها تعدیل نیرو داشته‌اند.

شورای عالی تحول در صنعت خودرو تشکیل شود

این کارشناس صنعت خودرو هشدار داد: اگر دولت و نظام فکری برای تأمین نقدینگی مورد نیاز اقدام نکنند، این صنایع زمین خواهند خورد و موج گسترده بیکاری شکل خواهد گرفت.

وی پیشنهاد کرد که «شورای عالی تحول در صنعت خودرو» به عنوان یک اولویت در سطح سران سه قوه تشکیل شود تا با اتخاذ راهبردهای اساسی مانع از زیر آب رفتن «کشتی تایتانیک» صنعت خودرو و قطعه سازی شود.

به گفته کاکایی، وقتی چهار درصد از ارزش افزوده کل اقتصاد و ۱۹ درصد ارزش افزوده بخش صنعت مربوط به خودروسازی است، باید به آن توجه ویژه شود، زیرا در غیر این صورت مشکلات آن می‌تواند همه سیستم اقتصادی و حتی سیاسی کشور را متأثر کند.

عضو هیأت علمی گروه مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت، تأمین نکردن ارز مورد نیاز خودروسازان و قطعه سازان از سوی بانک مرکزی را یادآور شد و گفت: بانک مرکزی در این زمینه دلایل خاص خود را دارد که درست است، از طرفی قطعه سازان هم نمی‌خواهند ریسک بی ثباتی قیمت ارز را بپذیرند، اما در این شرایط چه کار باید کرد؟

وی با یادآوری درگیر بودن وزارت صنعت، اقتصاد، کشور، نیرو، سازمان ملی استاندارد، بیمه و غیره در موضوع خودرو، همچنین مطرح شدن طرح «ساماندهی بازار خودرو» در مجلس - که به گفته او «می‌تواند خودروسازی را نابود کند» - تاکید کرد: موضوع صنعت خودرو یک موضوع ملی و فراقوه ای است و باید در همان سطح در مورد آن تصمیم گیری شود.

کاکایی ادامه داد: در شرایط پیچیده یاد شده، عده‌ای از مسئولان با آرامش از واردات خودروهای کارکرده و خصوصی سازی خودروسازان سخن به میان می‌آورند که هیچیک علاج کار این صنایع در کوتاه مدت نیست و نمی‌دانیم چرا سرعت عمل لازم در بین مسئولان برای اخذ تصمیمات لازم وجود ندارد؟

عضو فراکسیون توسعه صادرات مجلس:

از خلاقیت جوانان و صنعتگران در جهت پیشرفت تکنولوژی صنعت خودرو بهره نبرده ایم

عضو فراکسیون توسعه صادرات مجلس شورای اسلامی گفت: بواسطه عدم وجود یک مسیر مشخص برای صنعت خودرو در کشور امروز شاهد بروز مشکلات فراوانی در این حوزه هستیم.

علی وقفچی در گفتگو با خبرنگار خبرخودرو با اشاره به اینکه در کشور ما مرجعی برای سنجش میزان تقاضا در جامعه وجود ندارد که بتوان بر اساس نیاز جامعه، میزان عرضه را تعیین کرد و همچنین تناسب بین قیمت تمام شده در کارخانه و بازار نیز بصورت دقیق تعریف نشده است گفت: علاوه بر این موارد بازار رقابتی ضعیف در داخل کشور و سوء استفاده هایی که عده ای منفعت طلب در این حوزه انجام می دهند موجب بوجود آمدن این وضعیت نابسامان در بازار خودرو شده است.

عضو کمیسیون کشاورزی، آب و منابع طبیعی مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: زمانیکه ما با پدیده کاهش ارزش پول ملی و افزایش نرخ ارز و به تبع آن افزایش قیمت مواد اولیه و گران شدن آن مواجهیم واضح است که شاهد افزایش قیمت ها نیز باشیم. البته این افزایش قیمت ها باید بر اساس افزایش قیمت های واقعی و قیمت تمام شده باشد. نه قیمت های دستوری و یا قیمت های تعیین شده از سوی سودجویان.

نماینده مردم زنجان و طارم در مجلس شورای اسلامی گفت: در کشور ما بر خلاف کشورهای پیشرفته دنیا برنامه ثابت و مشخصی برای پیشبرد اهداف اقتصادی وجود ندارد . در شرایطی که بانک ها برای سپرده گذاران سود ۲۰درصد تضمین کنند و برای تولید کنندگان حتی ۱درصد هم تضمین سود هم نداریم چطور می توان انتظار رونق در تولید را داشت. کشوری که برای تولید ارزش قائل نباشد و مشکلاتی پیشروی تولید را حذف نکند مطمئنا با افزایش نرخ تورم مواجه خواهد شد. تنها زمانی می توان انتظار کاهش نرخ تورم داشت که میزان تولید را افزایش یافته باشد.وی تاکید کرد: اگر ما با بستر سازی و تعیین مشوق ،سرمایه های سرگردان را به سمت تولید هدایت کنیم علاوه بر استفاده از این سرمایه ها در راستای افزایش رونق تولید از حجوم این سرمایه ها در شرایط خاص و ایجاد اخلال در اقتصاد کشور نیز جلوگیری بعمل می آید. همچنین لازم است حداکثر سود در نظر گرفته شده برای سپرده ها بیش از ۵ درصد نباشد چون تا زمانیکه سرمایه داران بدون هیچ ریسک و دغدغه ای سود مورد نظر خود را دریافت کنند و از طرفی تولید هم با چالش های بسیار مواجه باشد مسلما رغبتی به سرمایه گذاری در تولید نخواهند داشت.وقفچی افزود: اگر ما مدعی هستیم افرادی در دنیا داریم که ناسا را مدیریت می کنند پس دلیل اینکه در داخلی سازی قطعات کوچک و ساده تر ناتوان هستیم این است که فرصت لازم را در اختیار جوانان و صنعتگران قرار نداده ایم و نتوانستیم آنطور که باید از خلاقیت آنها در جهت پیشرفت تکنولوژی صنعت خودرو بهره بگیریم چرا که در شرایط دیگر با استفاده از ظرفیت همین جوانان موشک قاره پیما هم ساخته شده است.

عضو فراکسیون توسعه صادرات مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه امروز به دلیل عدم تقسیم عادلانه بیت المال باعث شدیم آنهایی که بهره مند از امکاناتند روز به روز بر بهره مندی آنها افزوده شود و آنهایی که در حاشیه شهر ها و روستاها زندگی می کنند روز به روز برمشکلات و اختلاف طبقاتی آنها با سایرین افزوده شود گفت: اگر بخواهیم کشور را از بحران اقتصادی کنونی نجات دهیم ضروری است در آمد حاصل از مالیات و فروش نفت و گاز ، بطور عادلانه چه در قالب کارت اعتباری چه نقد به تعداد جمعیت کشور تقسیم شود.

وی اذعان داشت: درصورتیکه یارانه تخصیص داده شده به بنزین در اختیار همه بطور یکسان و به میزان محدود قرار گیرد مطمئنا هم شاهد صرفه جویی در مصرف سوخت خواهیم بود هم حق کسانیکه که در سال حتی یک لیتر بنزین مصرف ندارند به جیب آنهایی که روزانه تا دویست لیتر مصرف دارند نخواهد رفت. زمینه تولید ماشین های کم مصرف نیز فراهم خواهد شد .علاوه بر اینها استفاده از حمل و نقل عمومی بیشتر می شود و با کاهش آلودگی محیط زیست حاصل از آن شاهد کاهش هزینه های بهداشت و سلامت خواهیم بود.

اخبار

تویوتا بدون همکاری بی ام و قادر به عرضه سوپرای جدید نبود

حدود شش ماه از معرفی تویوتا سوپرا در دیترویت می گذرد.

این خودرو بسیار جذاب و فوق العاده است. اما سایه دخالت بی ام و در این پروژه علیرغم اصرارهای تویوتا همچنان ملموس است. بر اساس جدیدترین اخبار منتشر شده از تویوتا در مورد همکاری با بی ام و، سوپرای جدید بدون همکاری این خودروساز آلمانی می توانست چند سال دیگر به تعویق بیفتد.مدیر مهندسی سوپرا، Tetsuya Tada در پاسخ به سوال در مورد همکاری بی ام و با تویوتا اظهار داشت این دو خودروساز تصمیم گرفتند روی خودروی اسپرتی همکاری کنند و بی ام و در این پروژه Z۴ را برای رقابت با پورشه ۷۱۸ باکستر و تویوتا، سوپرا را برای رقابت با ۷۱۸ کایمن ساخت. این خودروسازان هر یک به طور جداگانه چند سال روی خودروی خود کار کرده بودند اگرچه همه چیز از موتور تا تودوزی و زیرساخت های این خودروها به بی ام و تعلق دارد. بخش جالب و گیج کننده در مورد این همکاری آن است که Tada اعلام کرده ساخت این خودرو به تنهایی می توانست عرضه سوپرای جدید را به تاخیر بیاندازد. وی هم چنین ادعا کرده است که بدون همکاری بی ام و ساخت این خودرو ممکن نبود، چیزی که تویوتا نیز در گذشته به آن اعتراف کرده بود.این اولین بار نیست که سناریویی در مورد ساخت سوپرا به تنهایی، شنیده می شود. اخیرا نیز Tada توضیح داده بود که بدون همکاری بی ام و، قیمت سوپرا می توانست بیش از شش رقمی باشد. در واقع، نیاز به ساخت یک موتور شش خطی جدید به تنهایی می توانست برای تویوتا ساخت باشد چه برسد به خود سوپرا! به هر حال، تویوتا نمی توانست هزینه های ساخت سوپرای جدید را متحمل شود.

منتظر رونمایی ابرخودروی برقی لوتوس باشید

لوتوس تایید کرده است که روز ۱۶ جولای طی مراسمی در لندن از ابرخودرویی برقی رونمایی خواهد کرد.این ابرخودرو که با کد Type ۱۳۰ شناخته می شود احتمالا نامی با حرف ابتدایی E خواهد داشت تا منطبق بر سنت این برند باشد. به هر حال، Type ۱۳۰ هر چه که نامیده شود، اولین مدل کاملا جدید لوتوس در طی یک دهه خواهد بود.این خودروساز اعلام کرده ۱۳۰ دستگاه از این خودرو را به صورت دست ساز در کارخانه Hethel خود در انگلستان خواهد ساخت و اولین سری از این خودرو در سال ۲۰۲۰ تحویل مشتریان خواهد شد. قبلا گزارش شده بود که حدود ۲۰ تا ۵۰ دستگاه از Type ۱۳۰ ساخته خواهد شد.لوتوس همراه با این خبر، یک تصویر تیزر از خودرو را نیز منتشر کرده که بخشی از طراحی قسمت پشت آن را نشان می دهد و نیم رخ Type ۱۳۰ نیز ماه آوریل در تیزر دیگری به نمایش درآمده بود.Russel Carr، مدیر طراحی لوتوس اعلام کرد Type ۱۳۰ دارای طولی در حدود ۴,۴ متر و عرض ۲,۰ متر خواهد بود. در حالی که این خودروی جدید طولی در حدود اوورا دارد، عریض تر و کوتاه تر از این مدل خواهد بود. گفته می شود نیرومحرکه Type ۱۳۰ قدرتی بیش از ۱۰۰۰ اسب بخار خواهد داشت و با ساختار چهار چرخ فعال همراه می شود. بسته باطری این خودرو پشت کابین سرنشین نصب شده و طیف حرکتی در حدود ۴۰۰ کیلومتر خواهد داشت.

انتشار یک طراحی ذهنی دیگر از اشکودا اکتاویا مدل ۲۰۲۰

حدود دو ماه قبل یک طراحی ذهنی از نسل چهارم اشکودا اکتاویا به صورت واگن منتشر شد.پس از آن تصاویری از این خودروی کوچک محبوب درز کرده و نمونه های اولیه آن دارای عناصر بدنه تولیدی بودند. به همین دلیل، بار دیگر طراحی ذهنی از این خودرو با عناصر دیده شده در این تصاویر منتشر شده است.در حالی که تمام تصاویر درز کرده یک واگن را نشان می دهند، در این طراحی جدید یک هاچ بک به تصویر درآمده است. اشکودا نیز وعده داده از همین دستورالعمل برای سبک های بدنه این خودرو پیروی می کند و نیم رخ سدان شکل را در هاچ بک آن حفظ خواهد کرد. این طراحی ذهنی، اکتاویای جدید را با ظاهری پیچیده تر و چراغ های جلوی باریک تری که ظاهری مجزا ندارد نشان می دهد.چراغ های مه شکن جلوی این خودرو شبیه به فیس لیفت سوپرب به نظر می رسند در حالی که مدل پرچم دار اشکودا اکنون دارای نوار LED افقی در سپر جلو است. در قسمت پشت این خودرو نیز برای اولین بار چراغ های عقب به سمت در صندوق عقب کشیده شده اند و ساختاری شبیه به اسکالا دارند اما بی شک بزرگ تر از نسخه به کار رفته در این مدل هستند.گمان می رود اکتاویای جدید نیز لوگوی این برند را با حروف اشکودا روی در صندوق عقب جایگزین کند که شبیه به تغییر اعمال شده در سوپرب و اسکالا و هم چنین کامیک است.

دوکلمه خبر

بیمه رانندگان به نام رانندگان و به کام دیگران !

مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور گفت: از سال ۸۶ بر اساس قانون هدفمندی یارانه ها مقرر شد دولت به منظور بیمه تامین اجتماعی رانندگان فعال در حوزه حمل ونقل شهری و برون شهری ، ۵۰درصد از حق بیمه راننده ها را با عنوان یارانه دولتی محاسبه و به بیمه تامین اجتماعی پرداخت کند.

مرتضی ضامنی در گفتگو با خبرنگار خبرخودرو افزود: اجرای این طرح تا سال ۹۳ ادامه داشت تا اینکه سازمان تامین اجتماعی اعلام کرد به دلیل عدم تحقق اعتبارات فوق توسط دولت امکان ادامه همکاری برای اجرای این طرح مقدور نیست. دولت پس از آن اقدام به تامین اعتبار لازم نمود. اما در سال ۹۷ تامین اجتماعی بنا به دلایل قبلی قصد داشت طرح را مجددا به حالت تعلیق در بیاورد که در نتیجه پیگیری های صورت گرفته و با تخصیص اعتبار ۲۲۰۰میلیارد تومانی توسط دولت و تصویب نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی در سال ۹۸، بودجه لازم به منظور تامین اعتبار اجرای طرح ۵۰درصد یارانه دولتی برای بیمه رانندگان تامین شد.

وی با بیان اینکه لیستی که در اختیار سازمان تامین اجتماعی تحت عنوان لیست رانندگان مشمول بیمه قرار دارد ، لیستی است که در سال ۹۱و ۹۲ بصورت دستی به سازمان ارائه شده است و از آن زمان به روز رسانی نشده است گفت: به دلیل اینکه در آن زمان لیستها از مراجع مختلف به تامین اجتماعی ارسال می شدند تعداد زیادی از این افراد کسانی هستند که راننده نبوده و در نهایت مطابق با قانون، ذی حق استفاده از یارانه دولتی اختصاصی بیمه رانندگان نمی باشند.

مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور در ادامه افزود: بدلیل اینکه سازمان تامین اجتماعی با محدودیت تعداد بیمه شدگان بموجب این طرح مواجه است با تکمیل ظرفیت ثبت نامی ها تعدادی از راننده ها نتوانستند تا کنون از خدمات بیمه تامین اجتماعی برخوردار بشوند.

بنابه گفته ضامنی، مراتب اعتراض از سوی مجموعه وزارت کشور و شهرداری ها به کرات به سازمان تامین اجتماعی اعلام شده است ولیکن تا به امروز سازمان تامین اجتماعی لزوم پالایش لیست ها را نپذیرفته است. در نتیجه شاهدیم که افراد زیادی از امکانات در نظر گرفته شده برای رانندگان به ناحق بهره می گیرند و رانندگان محق علیرغم اینکه دولت اعتبار لازم را برای آنها تخصیص داده است و مجلس محترم شورای اسلامی نیز در قانون بودجه سال ۹۸ آن را تصویب نموده است تنها بخاطر کوتاهی ها و عدم شفاف سازی سازمان تامین اجتماعی از این مزیت محروم مانده اند.

کمبود جدی روغن موتور و لاستیک در ناوگان حمل کالای کشور

رئیس کانون انجمن های صنفی حمل کالای کشور اعلام می کند که درخصوص تامین روغن موتور و لاستیک مورد نیاز رانندگان، کمبود جدی وجود دارد و این درحالی است که قیمت روغن موتور و لاستیک افزایش نیز داشته است.

ناجی سلامی در گفتگو با خبرنگار خبرخودرو درخصوص وضعیت تامین روغن موتور مورد نیاز ناوگان حمل کالای کشور اظهار داشت: قرار بود روغن موتور مورد نیاز رانندگان در پایانه ها تحویل داده شود اما این روند هنوز آغاز نشده است.

رئیس کانون انجمن های صنفی حمل کالای کشور افزود: درخصوص تامین روغن موتور کمبود جدی وجود دارد، ضمن آنکه روغن موتور با افزایش قمیت نیز همراه بوده است.

سلامی گفت: در مورد لاستیک مورد نیاز رانندگان نیز باید گفت تقریبا لاستیکی وجود ندارد و کمبود بسیار جدی در تامین لاستیک مورد نیاز رانندگان وجود دارد و این در حالی است که قیمت لاستیک نیز با افزایش مواجه بوده است.

رئیس کانون انجمن های صنفی حمل کالای کشور در خصوص بیمه رانندگان ناوگان گفت: بیمه مشتمل بر دو نوع است؛ یکی مربوط به جدیدالورودها و مورد دوم مربوط به قدیمی ها که درواقع نوعی بدعت از جانب سازمان تامین اجتماعی است و در این خصوص مشکلاتی وجود دارد.

سلامی در پاسخ به این سوال که بزرگترین مشکل فعلی ناوگان حمل کالای کشور چیست، گفت: در حوزه ما تمام کارها -از تامین لاستیک و روغن موتور گرفته تا بیمه- با دشواری مواجه شده و می توان گفت مشکلی برطرف نشده و اوضاع روز به روز نیز بدتر می شود.

رئیس کانون انجمن های صنفی حمل کالای کشور در پایان گفت: امیدوار بودیم امسال سال خوبی داشته باشیم اما متاسفانه تا این لحظه مشکلات برطرف نشده است.

آگهی فراخوان مناقصه عمومی دومرحله ای – نوبت دوم

شرکت گاز استان خوزستان در نظر دارد از میان تولیدکنندگان و تامین کنندگانی که دارای از استانداردهای مورد تأیید شرکت ملی گاز ایران می باشند براساس قانون برگزاری مناقصات نسبت به برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله ای به شرح ذیل اقدام نماید :

موضوع مناقصه : خرید ۲۰۰۰۰۰ عدد کنتور G۴ از تقاء یافته مربوط به تقاضای شماره ۹۷۳۰۰۱۹ را طبق مشخصات فنی که در اسناد مناقصه اعلام خواهد شد.

۱- نام و نشانی مناقصه گزار:اهواز - کیلومتر ۸ جاده قدیم اهواز -ماهشهر ، روبروی شهرک صنعتی شماره ۴ امور تدارکات و عملیات کالای شرکت گاز استان خوزستان - واحد تدارکات(تلفکس ۳۲۲۸۲۲۱۸ ۳۲۲۷۰۷۳۱-۰۶۱)

۲-آخرین مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی مناقصه گران: حداکثر ۱۰ روز کاری پس از تاریخ انتشار آگهی

۳- آخرین مهلت تحویل پیشنهادها: حداکثر ۱۴ روز تقویمی پس از تاریخ انتشار آگهی ۴- زمان بازگشایی پیشنهادهای کیفی: روز شنبه مورخه ۹۸/۳/۲۵

۵- میزان سپرده شرکت در مناقصه : ۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۶- نحوه دریافت اسناد : بصورت حضوری در محل آدرس فوق الذکر و یا درخواست کتبی به شماره تلفن ذکر شده از طریق نمابر

۷ - چنانچه درخواست کتبی از طریق نمابر باشد ، کلیه پاکات و اسناد مناقصه از طریق پست پیشتاز به ادرس های اعلام شده ارسال خواهد گردید.(هزینه پشت پیشتاز به عهده متقاضیان شرکت در مناقصه می باشد.)

۸- ضمنا آگهی های این شرکت در شبکه اطلاع رسانی شرکت گاز استان خوزستان www.nigc-khgc.ir و همچنین پایگاه ملی مناقصات درج شده است.

۹- تحویل اسناد مناقصه به مناقصه گران منوط به تکمیل پرونده ارزیابی و تائید کمیته ارزیابی می باشد.

شماره مجوز ۱۳۹۸.۱۳۶۶

روابط عمومی شرکت گاز استان خوزستان

۴۰۵