

خودروهای وارداتی آمدند؛ قطعاتشان کجاست؟

بازار آشفته قطعات یدکی خودرو

پس از فروش برخوردار هستند؛ چراکه واردات یک خودرو صرفا به معنای ورود آن به کشور و تحویل آن به مصرف کننده نیست؛ بلکه تامین مستمر قطعات یدکی، ایجاد شبکه تعمیر گاهی، تامین قطعات مصرفی و بدنه و مهم تر از همه، ایفای تعهدات مربوط به گارانتی، بخش جدایی ناپذیر چرخه عمر یک خودرو محسوب می شود. این وضعیت در حالی مطرح می شود که تعداد بالای شرکت های واردکننده و افزایش تنوع برندها و مدل های خودرو، از یک سو حق انتخاب بیشتری در اختیار مصرف کننده قرار می دهد، اما از سوی دیگر در شرایط تحریمی و تورم پیوسته می تواند بازار خدمات پس از فروش را پرکنده و تامین قطعات را برای هر یک از این خودروها دشوارتر کند. به بیان دیگر، مسئله امروز تنها موضوع چند خودرو وارد کشور شده است؟ نیست، به عبارتی باید پرسید برای این خودروها چه میزان قطعه، چه شبکه ای از خدمات و چه سازو کار مشخصی برای ایفای تعهدات پس از فروش وجود دارد؟

به گزارش ایسنا، در این رابطه، نادر وهاب آقایی – کارشناس خودرو و حوزه خدمات پس از فروش خودرو درباره وضعیت خدمات پس از فروش و تامین قطعات خودرو، اظهار کرد: در حوزه خدمات پس از فروش و نیاز

مصرف کنندگان پس از خرید خودرو، همچنان مشکل کمبود قطعه در کشور وجود دارد. با توجه به اینکه قیمت دلار طی یک سال گذشته افزایش قابل توجهی داشته، شرکت ها نیز به دلیل افزایش نرخ ارز، قطعاتی را که در اولویت قرار دارند وارد می کنند و در وهله نخست تنها به واردات قطعات ضروری و حساس می پردازند تا در صورت بروز مشکل برای موتور خودرو، امکان تعمیر آن وجود داشته باشد. در مقابل، سایر قطعات از جمله قطعات مربوط به بدنه خودروها با دشواری بیشتری وارد و تامین می شوند.

وی افزود: از سسوی دیگر، طبق قانون شرکت های خودرویی موظف هستند تامین قطعه را به مدت ۱۰ سال نسبت به محصولاتی که عرضه می شود، فراهم کنند، اما واقعیت این است که برخی از شرکت هایی که ۱۰ سال پیش اقدام به واردات خودرو کرده اند، امروز حتی دیگر وجود ندارند و حتی برخی از آنها تعطیل شده اند. در برخی موارد نیز شرکت هایی خودروهایی را وارد کرده اند که مدل آنها در ادامه با نسخه های جدیدتر جایگزین شده و در تامین قطعات این خودروها می توان گفت مسئولیت مشخصی متقبل نمی شوند.



۱۰ هزار مسکن استیجاری برای بازار میلیونی مستأجران

در حالی وزارت راه از تحویل ۲ ماهه مسکن استیجاری تهران و مشهد خبر داده که سهم این شهرها از ۱۰ هزار واحد مشخص نیست. به گزارش تسنیم، رضا فراهادز مدیر کل دفتر طرح ریزی و پایش مسکن وزارت راه و شهرسازی اخیرا با اشاره به برنامه این وزارتخانه برای تامین مسکن استیجاری در دو کلان شهر تهران و مشهد، گفته است: بستر ثبت نام متقاضیان آماده شده است و تلاش می کنیم ثبت نام مسکن استیجاری را با حداکثر ظرفیت ممکن تا پیش از هفته اول آغاز کنیم.

وی با بیان اینکه تهران و مشهد به دلیل نیاز انباشته و ضرورت مداخله در بازار مسکن استیجاری در اولویت قرار دارند، افزود: پس از ثبت نام اولیه، تقاضاها مورد ارزیابی قرار می گیرند و متقاضیان بر اساس معیارهای مشخص، اولویت بندی و به افراد واجد شرایط معرفی می شوند.

وی ادامه داد: با توجه به تعداد بالای متقاضیان، بهویژه در تهران و مشهد، طبیعی است که تعداد ثبت نامها بیشتر از تعداد واحدهای قابل واگذاری باشد و به همین دلیل فرآیند استحقاق سنجی و اولویت بندی انجام خواهد شد. مدبر کل دفتر طرح ریزی و پایش مسکن وزارت راه و شهرسازی با اشاره به زمان بندی اجرای این طرح گفت: فرآیند استحقاق سنجی حدود یک ماه به طول می انجامد و پس از آن، متقاضیان واجد شرایط به کارگزاران معرفی می شوند تا مراحل بازدید از پروژه ها، انتخاب واحد و در نهایت تحویل کلید انجام شود.

وی تصریح کرد: برآورد ما این است که کل فرایند از زمان ثبت نام اولیه تا تحویل واحد مسکن استیجاری حدود دو ماه زمان

ببرد. خردادماه امسال فرانزه صادق وزیر راه و شهرسازی با اشاره به مصوبه شورای عالی مسکن گفته بود: بر این اساس اجرای طرح مسکن استیجاری که سال ها مغفول مانده بود، دوباره فعال شد و در گام نخست ساخت ۱۰ هزار واحد تعریف شد. اگر چه هنوز این هدف به طور کامل محقق نشده، اما روند اجرایی آن آغاز شده است. وی افزود: تاکنون حدود نیمی از تعهدات تعیین شده از سوی شورای عالی مسکن در مسکن استیجاری محقق شده است. همچنین بانک مسکن همکاری را برای ایجاد در پیشبرد این طرح داشته و واحدهای

بیش از یک میلیون نفر در صف وام ازدواج و فرزندآوری ماندند؛ صفی که هر روز طولانی تر می شود. به گزارش تسنیم، صف وام ازدواج و فرزندآوری حالا دیگر فقط یک آمار اقتصادی نیست؛ به یکی از نشانه های آشکار ناترازی در شبکه بانکی تبدیل شده است. آماري که رئیس سازمان بازرسی کل کشور اعلام کرده، نشان می دهد اکنون حدود ۶۱۴ هزار نفر در صف دریافت وام ازدواج هستند و بیش از ۵۱۵ هزار نفر هم برای وام فرزندآوری انتظار می کشند؛ یعنی در مجموع، بیش از یک میلیون و ۱۰۰ هزار متقاضی پشت در بانک ها مانده اند.

این در حالی است که وام ازدواج و فرزندآوری جزو تسهیلات تکلیفی محسوب می شود و بانک ها قانونا موظف به پرداخت آن هستند. با این حال، در عمل بسیاری از شعب یا منابع کافی ندارند یا با سختگیری های مختلف، روند پرداخت را طولانی می کنند؛ از درخواست ضامن های متعدد گرفته

ضرورت واردات خودروهای اقتصادی و ارزان قیمت

بابک صدرايي، کارشناس خودرو

ارائه خدمات پس از فروش برای واردکنندگان یک الزام بوده است. اصل الزام وجود داشت، اما مشکل در شیوه اجرا و ضمانت آن است. به بیان دیگر، الزام قانونی لزوماً به معنای خدمات مؤثر واقعی نبوده و نیست. به طور کلی اگر خودروهای وارداتی از برندهایی باشند که در داخل کشور نمایندگی یا سابقه خدمات دارند، شرایط بهتر خواهد بود. برندهای شناخته شده اغلب در کشورهای همسایه ما نمایندگی دارند و واردکننده راحت تر می تواند با آن نماینده یا یک شبکه معتبر قرارداد ببندد و مسئولیت خدمات را به آن بسپارد. بنابراین، به نظر می رسد واردکنندگان سراغ این برندها بروند که گزینه خوبی هم محسوب می شوند.

همچنین تمرکز واردات باید بر روی خودروی اقتصادی و ارزان قیمت باشد. در همه جای دنیا این دسته از خودروها مصرف کمی دارند و به صرفه هستند و این تصور را ایجاد می کند که نسبت به مبلغ پرداختی، خودرویی با مشخصاتی مناسب دریافت می کنند.

در ایران مفهوم خودروی اقتصادی با خودروی بی کیفیت در یک ردیف قرار گرفته و این تصور ایجاد کرده که این دسته از خودروها، خودروی ار زده خارج هستند در حالی که فناوری این خودروها باید از تکنولوژی روز بهره ببرد. فراوانی قطعات یدکی این خودروها، ارزان بودن، سادگی و عدم پیچیدگی و استهلاک پایین باید از جمله مولفه های این دسته از خودروها باشد. همچنین دوام و عدم نیاز به تعمیرات پیچیده از جمله مشخصه های خودروی ارزان و اقتصادی به شمار می رود.

واردات خودرو شاید در مقطعی از زمان به عنوان کالای لوکس که سب خروج ارز می شود، معرفی می شد. اگر واردات خودرو در سال ۱۴۰۳ شدت نمی گرفت نوسان نرخ دلار که در سال مذکور رخ داد منجر به جهش قیمت خودروها می شد. واردات خودرو در آن بازه زمانی توانست سبب سرکوب قیمت ها در بازار شود. بنابراین واردات خودرو محصول لوکس یا غیر ضروری نیست بلکه اکنون ابزاری برای کنترل قیمت در بازار است، دولت نباید دچار اشتباه شود به دنبال ممنوعیت واردات باشد؛ زیرا بیان این موضوع حتی از نظر روانی بازار خودرو را دچار آشفتنی می کند.

بیش از یک میلیون نفر در صف وام ازدواج و فرزند

تکالیفی که دولت و مجلس بر دوش شبکه بانکی گذاشته اند، هر سال بیشتر می شود. با نگاه بانک ها، وقتی همزمان وام ازدواج، فرزندآوری، ودیعه مسکن و تسهیلات حمایتی مختلف تعریف می شود، طبیعی است که صفاها طولانی تر شود. اما منتقدان می گویند مسئله فقط کمبود منابع نیست؛ بلکه اولویت بندی غلط و ضعف نظارت، بخش مهمی از مشکل را ساخته است.

به نظر می رسد اگر قرار است صف وام ها کوتاه شود، بدون اصلاحات جدی در شبکه بانکی امکان پذیر نیست. وصول مطالبات معوق، فروش دارایی های مراد بانک ها، جلوگیری از انحراف تسهیلات و هدایت منابع به سمت وام های خرد، مهم ترین اقداماتی است که می تواند بخشی از گره موجود را باز کند. در غیر این صورت، صف متقاضیان هر ماه طولانی تر می شود و وام هایی که قرار بود گره گشای شروع زندگی باشند، خودشان به یکی از موانع ازدواج تبدیل خواهند شد.

شرایطی که صف وام ازدواج هر روز طولانی تر می شود، همچنان بخشی از تسهیلات کلان به حوزه هایی می رود که بازده مشخصی ندارند یا حتی بعضاً وارد فعالیت های غیرمولد و سفته بازی می شوند. ضعف اعتبارسنجی و نبود نظارت دقیق بر محل مصرف تسهیلات باعث شده بخشی از منابع بانکی عملاً از چرخه تولید و حمایت از خانوار خارج شود.

در این میان، فشار اقتصادی هم ماجرا را پیچیده تر کرده است. افزایش هزینه های ازدواج، اجاره مسکن و مخارج اولیه زندگی باعث شده وام ازدواج برای بسیاری از زوج های جوان از یک کمک جانبی به یک ضرورت تبدیل شود. چند سال قبل شاید خانواده های توانستند بدون اتکا به این تسهیلات زندگی را شروع کنند، اما امروز برای بخش زیادی از متقاضیان، عقب افتادن وام به معنای عقب افتادن اصل ازدواج است.

بانک ها البته استدلال خودشان را دارند. آنها می گویند منابع قرض الحسنه محدود است و حجم منطقه است.

اسپناتی افزود: راندمان نیروگاه رودشور به حدود ۵۸ درصد می رسد و بهره برداری از آن سالانه حدود ۷۰۰ میلیون لیتر صرفه جویی سوخت به همراه دارد. وی ادامه داد: تولید برق واحد بخار رودشور بدون نیاز به مصرف سوخت جدید انجام می شود و حدود ۵ هزار مگاوات ظرفیت دیگر نیز در بخش واحدهای بخار سیکل ترکیبی قابل توسعه است.

مرادی در ادامه با تشریح وضعیت تعمیرات نیروگاه ها گفت: برنامه تعمیرات نیروگاهی سال گذشته حدود ۱۰۲ هزار و ۵۰۰ مگاوات بود، اما محدودیت سوخت، شرایط جنگی، تعطیلات و محدودیت های کاری موجب شد حدود ۱۳ هزار مگاوات از برنامه تعمیرات عقب بیفتد.

وی افزود: برای جبران این عقب افتادگی، در فروردین ماه امسال ۲۰ هزار و ۴۵۱ مگاوات تعمیرات انجام شد که تقریباً دو برابر برنامه

پیش بینی شده برای این ماه بود. معاون راهبری تولید شرکت برق حرارتی گفت: با مجموعه این اقدامات، در روز ۵ مردادماه و همزمان با پایک مصرف، ۹۸۸ درصد نیروگاه ها آماده تولید و

در مدار بودند.

مرادی با اشاره به آسیب برخی نیروگاه ها در جریان جنگ اخیر اظهار کرد: نیروگاه های بندر عباس، هنگام و خرمشهر و همچنین نیروگاه فولاد مبارک به برخی نیروگاه های پتروشیمی در جریان حوادث آسیب دیدند. وی افزود: بسیاری از این حوادث برای حفظ آرامش مردم رسانه ای نشده، اما نیروگاه های

کمبود عرضه نفت در سال ۲۰۲۶ تشدید می شود

سال ۲۰۲۱ تاکنون تجربه می کند. آژانس بین المللی انرژی همچنین کاهش تنش هادر ماههای آینده، پیش بینی می کند که عرضه جهانی در سال ۲۰۲۷ میلادی ۴ میلیون و ۶۱۰ هزار بشکه در روز از تقاضا پیشی بگیرد.

این آژانس همچنین اعلام کرد که این مقدار مازاد عرضه می تواند حجم ذخیره سازی ها را تا اواسط سال آینده به حجم فور به ۲۶ یا ۲۷ بازگردند. پس از آغاز جنگ آمریکا و رژیم صهیونیستی علیه ایران، ۴۱۰ میلیون بشکه از ذخیره سازی ها کاهش یافته است. افزون بر آژانس بین المللی انرژی، سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) هم پیش بینی خود را درباره تقاضای نفت در سال ۲۰۲۶ کاهش داد.

آژانس بین المللی انرژی هم اکنون پیش بینی می کند که تقاضای جهانی نفت در سال جاری میلادی ۴۰ میلیون و ۶۰۰ هزار بشکه در روز کاهش یابد، که این مقدار بیشتر از پیش بینی ماه گذشته مبنی بر افت حدود یک میلیون بشکه ای تقاضای روزانه نفت جهان است.

در همین حال، اوپک روز چهارشنبه (۲۱ مرداد) در گزارش خود پیش بینی کرد که تقاضای نفت جهان در سال جاری میلادی افزایش می یابد. این سازمان پیش بینی کرد که تقاضای روزانه نفت جهان در سال ۲۰۲۶ بارشد ۵۸۰ هزار بشکه ای همراه باشد، هرچند این مقدار ۲۰۰ هزار بشکه کمتر از پیش بینی پیشین این سازمان است.

آژانس بین المللی انرژی اعلام کرد که محدودیت عرضه سوخت و افزایش قیمت ها سبب کاهش تقاضا شده است. در این میان، نفتا و گازوئیل بیشترین تأثیر و آسیا و خاورمیانه بیشترین کاهش سالانه را متحمل شده اند. در پی حمله های پهپادی اوکراین، پالایش نفت روسیه

در ماه ژوئیه با ۳ میلیون و ۹۰۰ هزار بشکه در روز به پایین ترین سطح در ۲۰ سال گذشته رسیده است. داده های آژانس بین المللی انرژی نشان داد که تولید روزانه نفت روسیه در ماه ژوئیه با ۱۰۰ هزار بشکه کاهش به ۸ میلیون و ۷۶۰ هزار بشکه رسیده است که کمتر از مقدار تعیین شده توسط انتاف اوپک و متحدانش (اوپک پلاس) است. آژانس بین المللی انرژی اعلام کرد که فراوری روزانه نفت خام پالایشگاه های جهان در ماه ژوئیه ۵ میلیون بشکه نسبت به سال گذشته کاهش یافته است.

