



رامتین مونیق

رکود بر تمام اقتصاد کشور چیره شده است و فعالان تمامی بازارها نسبت به کاهش شدید تقاضا، گلایه دارند. مهمترین مشکلی که اکنون بازارها را تهدید می‌کند، کاهش شدید قدرت خرید مردم است.

بازار تایر هم از این قاعده‌ستثنی نیست و فعالان صنفی این حوزه هم نسبت به رکود، شکایت دارند. بنابه گزارش‌ها، اکنون حتی تقاضایی برای نرخ دولتی این محصول هم وجود ندارد و کلیت بازار از درون یک رکود عمیق گرفتار شده‌است. به گزارش خبر آنلاین، رئیس اتحادیه لاستیک تهران، اعلام کرده است که «در شرایط فعلی برخی واحدهای صنفی برای فروش لاستیک بانر خ‌مصوب نیز با کمبود مشتری مواجه‌اند.»

بر اساس گزارش‌ها، محصول در بازار موجود است و سمت عرضه بازار وضعیت بهتری نسبت به تقاضا دارد با این حال باید توجه داشت که اکنون تولید هم با شرایط سختی دست و پنجه نرم می‌کند. تحمیل شرایط جنگی به کشور، موجب آسیب‌شدیدی به ظرفیت تولیدی ایران شده به صورتی که صنایع فولاد و پتروشیمی ایران آسیب مستقیم دیدند و این موضوع، تأمین مواد تولید را با مشکل مواجه کرده‌است. از سوی دیگر، تشدید محاصره دریایی و تحریم‌ها، تأمین مواد اولیه را با مشکل دیگری مواجه کرده و با مجموع این شرایط، تولید کنندگان باید هزینه‌های بسیار زیادی را بپردازند.

کمبود کاتوچو تولید تایر را کاهش داد

در حوزه تأمین مواد اولیه صنعت تایر، به‌محمدرضا خدارحم، فعال حوزه واردات و تأمین مواد اولیه، در گفت‌وگو با تسنیم، اظهار کرده‌بود: «کارخانه‌های تایر سازی در حال حاضر برای تأمین برخی مواد اولیه، تخصصی خود را، جمله کاتوچو، با مشکل مواجه هستند و همین مسئله موجب کاهش فزیت تولید شده‌است.»

به گفته او، «هزینه تأمین کاتوچو افزایش قابل توجهی داشته، در حالی که امکان انتقال کامل این افزایش هزینه به قیمت محصول نهایی برای تولید کننده فراهم نشده‌است. در نتیجه، تولید کننده هم زمان با افزایش هزینه‌های تولید و محدودیت در تأمین مواد اولیه، با مشکل در سوددهی محصول نهایی نیز مواجه شده‌است.»

همانطور که اشاره شد، صنعت کشور به واسطه آسیب‌به پتروشیمی هاو تشدید تحریم‌ها، با چالش تأمین مواد اولیه

سخنگوی انجمن صنفی صنعت تایر در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، **به دلایل متعددی، اکنون با کمبود مواد اولیه مواجه هستیم که آسیب به پتروشیمی‌ها یکی از دلایل آنست و دلیل تایر گر را باید مربوط به محاصره در یابی دانست. برخی از مواد اولیه صنف مادر پشت خط محاصره در یابی گیر کرده و برخی دیگر از کالاهای مادر بندر «جبعلی» امارات متوقف شده و مکافات زیادی را برای تأمین آن، متحمل شديم**

گفت و گو

یک کارشناس صنعت خودرو و مطرح کرد: برای بررسی وضعیت خودروسازان، یک ساختار بیرونی و یک ساختار درونی داریم. ساختار بیرونی به محیط کلان کشور، شرایط اقتصادی و سیاسی، شرایط جنگی و تحریم‌ها اشاره دارد که بر همه خودروسازان و فعالان این حوزه تأثیر می‌گذارد. در مقابل، محیط درونی ششامل قدرت مدیریت، انسجام تیمی، زنجیره تأمین، نحوه



گزارش

چرا هزار چشم هم مانع گرانی نمی‌شود؟

هزارتوی «قرارگاه‌سازی» در اقتصاد ایران

در شرایطی که موج گرانی‌ها همچنان فشار بر معیشت خانوارها را بیشتر می‌کند، دولت بار دیگر به سراغ نسخه آشنای «قرارگاه‌سازی» برای نظارت بر بازار رفته است؛ اما پرسش اینجاست که با افزودن یک نهاد نظارتی دیگر می‌تواند مشکلی را حل کند که ریشه آن در تورم، سیاست‌های پولی، کسری بودجه و قیمت‌گذاری دستوری است؟ به گزارش اقتصاد ۲۴، «مصوب شد که قرارگاهی برای متمرکز شدن نظارت‌ها بر بازار ایجاد شود»؛ این را وزیر دادگستری گفته و می‌دانیم که یکی از دم‌جستی‌ترین راهکارهای مدیران اقتصادی کشور به وقت بحران، ایجاد «قرارگاه»‌هایی است که در باره میزان کار آیی آنها می‌توان مشنوی مقنن‌دمن کاغذ نوشت. هر بار که موج تازه گرانی‌ها سافره خانواده‌ها را کوچک‌تر می‌کند و صدای اعتراض جامعه بلندتر می‌شود، اولین و ساده‌ترین پاسخ ساختار اجرایی، رونمایی از یک نهاد جدید، یک شورای جدید یا یک قرارگاه تازه تأسیس است. تازه‌ترین نمونه از این دست، اظهارات در روز ویزر دادگستری در باره مصوبه ستاد تنظیم بازار است؛ مصوبه‌ای که بر اساس آن قرار شده قرارگاه متمرکز نظارت و بازرسی بر بازار زیر نظر استانداران تشکیل شود تا دستگاه‌های مختلف

سخنگوی انجمن صنفی صنعت تایر در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» و در بیان تبعات محاصره دریایی:

کشتی‌ها برای واردات مواد اولیه لاستیک باید یک قاره را دور بزنند



وجود نداشته باشد در این شرایط تفاوت قیمت و نرخ دولتی با بازار آزاد دیگر معنای خود را از دست می‌دهد چرا که مردم توان خرید هر دونرخ را ندارند.

او مطرح کرد: اکنون مردم حتی برای سفر هم ایمنی لاستیک خود را چک نمی‌کنند و با لاستیک غیر ایمن به سفر خود می‌روند. در صورتی که پیش از این، مصرف کنندگان با ایمنی بیشتری رانندگی می‌کردند و به محض اینکه متوجه ایراد در لاستیک خود می‌شدند، با مشکلی در عاج تایر های خود مشاهده می‌کردند، و با آسیب و تر کروی لاستیک خود پید می‌کردند، به سرعت برای تعویض لاستیک خودروی خود اقدام می‌کردند اما اکنون ریسک بیشتری برای تأمین ایمنی خودروی خود متحمل می‌شوند.

افت ۴۰ درصدی تولید لاستیک در کشور

سخنگوی انجمن صنفی صنعت تایر در باره آخرین وضعیت تولید نیز بیان کرد: تولید دامه دار اما باید تأکید کنم که این تلاوم تولید در شرایط جنگی رخ می‌دهد، آنها اعلام کرد که در نتیجه تحمیل شرایط جنگی و تحریمی به کشور، تولید تایر در سال جاری ۴۰ درصد افت داشته است اما تولید مستمرا ادامه دارد و تولید کنندگان با تمام توان خود ادامه می‌دهند.

او درباره چالش های

مصطفی تنها تصریح کرد در این شرایط که مردم حتی توان خرید مواد خوراکی را ندارند، طبیعی است که بازار لاستیک هم وارد رکود شود.

تفاوت نرخ دولتی و آزاد دیگر معنادار دا

این مقام صنفی در پاسخ به این سوال که «آیا مصرف کنندگان تمایلی به خرید تایر بانرخ دولتی هم ندارند؟»، اظهار داشت: وقتی که بازار در رکود قرار دارد، بدین معناست که تمام حوزه‌های این بازار اکنون راکد هستند. تنها توضیح دادم وقتی قدرت خرید مردم به شدت کاهش پیدا کرده است، طبیعی است که دیگر رونقی هم

کارشناس صنعت خودرو:

مدیریت خودروسازی‌ها رابطه مند هستند، نه ضابطه مند

تولید، فروش و بازار یابی می‌شود. در بحث خارجی، شرایط برای همه یکسان است و فرقی نمی‌کند ایران خود رو باشد یا سایر کشورها. اینجاست که تفاوت داخلی است. قطعاً اگر ایران خودرو و وضعیت بهتری داشته، نشان می‌دهد تیم مدیریتی آن نسبت به سایر سازا، ساختار بهتری بر خود را است.

با یک صدراتی در گفت و گو با تجارت نیوز، درباره ملاک ارزیابی عملکرد مدیریت سایپا، بیان کرد: اینکه مدیران این موضوع را قبول دارند یا ندارند، بحث دیگری است. در تصمیم گیری هاو ارزیابی‌های مدیریتی، اعداد و ارقام هستند که خودشان را نشان می‌دهند. مادر صنعت خودرو به طور کلی در حوزه صنعت، با اعداد و ارقام و خروجی کار داریم. اینکه چه کسی این وضعیت را قبول دارد یا ندارد، یک بحث فردی و شخصی است. ملاک تصمیم گیری، خروجی است. برای مثال، اگر امروز در دنیا بخواهند فولکس واگن یا تویوتا را از ارزیابی کنند، میزان فروش، سود، رضایت، ارزش برند و سود خالص و ناخالصی که به دست آورده‌اند، ملاک ارزیابی قرار می‌گیرد. ممکن است مدیران ادعا کنند که ما بهترین شرکت خودروسازی دنیا هستیم، اما این صرفاً یک ادعاست. اعداد و ارقام و واقعیتهای کیفی و کمی که ملاک سنجش هستند، واقعیت را مشخص می‌کنند.

او درباره راهکار اصلاح وضعیت سایپا اظهار کرد: به هر صورت، سایپا به تغییر ساختار، مدیریتی نیاز دارد؛ ساختاری که بتواند همه ابعاد را چه به لحاظ محصول و بازار و چه در حوزه تأمین، لجستیک، قیمت تمام شده، بهر موزی و کاهش هزینه‌ها، در نظر بگیرد. ما امروز صرفاً یک حوزه مواجه نیستیم که مثلاً بگوییم محصول مناسب‌تری تولید شود، بلکه مجموع عوامل باید اصلاح شوند. ساختار های

سخنگوی انجمن صنفی صنعت تایر در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» و در بیان تبعات محاصره دریایی:

تأمین مواد اولیه صنعت تایر تنها با پرداخت هزینه‌های بیشتر در حوزه بیمه ممکن شده و مسیر تأمین مواد اولیه هم طولانی تر شده است. برای مثال برخی از اقلام، نظیر کاتوچو، از بندار جنوبی وارد کشور نمی‌شوند و کشتی‌ها باید یک قاره را دور بزنند تا به بندر «مرسین» در ترکیه برسند. همچنین «کراچی» مشکلات زیادی در زمینه حقوقی و گمرکی دارد

چالش‌ها هنوز با دامه دارد. برای مثال تأمین مواد اولیه تنها با پرداخت هزینه‌های بیشتر در حوزه بیمه ممکن شده و مسیر تأمین مواد اولیه هم طولانی تر شده است. اکنون برخی از اقلام، مانند نظیر کاتوچو، از بندار جنوبی وارد کشور نمی‌شوند و کشتی‌ها باید یک قاره را دور بزنند تا به بندر «مرسین» در ترکیه برسند. با همچنین مرز زمینی «کراچی» مشکلات زیادی در زمینه حقوقی و گمرکی دارد و تأمین مواد اولیه از این طریق، آسان نیست.

او تأکید کرد: اکنون مرزهای جنوبی کشور آمادگی پذیرش اقلام وارداتی را ندارند و طبیعی است که در این شرایط، مرتب به هزینه‌های ما اضافه شود. وضعیت به گونه‌ای است که تلاوم تولید هزینه‌بر شده است اما صفت ماتداوم تولید را، به رعایت هزینه، ترجیح داده است.

برخی امور از اختیار دولت خارج است
تنها درباره رفتار دولت با صنعت تایر در شرایط کنونی، بیان داشت: اکنون دولتمردان تمام تلاش خود را برای کمک به صنعت تایر گذاشته‌اند اما باید توجه کنیم که حل برخی امور و مشکلات، از اختیار دولت هم خارج است. او افزود: مقامات وزارت صمت نهایت همکاری را با صنعت تایر دارند ولی برخی مسائل در اختیار آن‌ها نیست. به عنوان مثال، چالش‌های بنادر کشورهای دیگر در کنترل وزارت صمت و دولت نیست با مثلاً به دلیل محاصره دریایی، با کمبود در منابع ارزی مواجه شده‌ایم بنابراین این شرایط را باید درک کرد.

کنونی تولید، عنوان کرد: اکنون تأمین مواد اولیه و سرانگه داشتن تولید کار ساده‌ای نیست ولی به هر شکلی، صنعت را سرانگه داشته‌ایم. به هر حال مانند سال‌های گذشته نمی‌توانیم در حجم زیادی عرضه کنیم اما تمام تلاش ما معطوف به این است که آهنگ تولید را افزایش دهیم و رونق را به سمت عرضه بازار، بار بگردانیم.

به گفته این مقام صنفی، معاملات بازار کاملاً متوقف نشده است اما دیگر رونق سابق را ندارد و این موضوع نیز یکی دیگر از چالش‌های صنعت تایر است.

تبعات آسیب به پتروشیمی هاو محاصره در یابی
تنها در دامه، در باره چالشش تأمین مواد اولیه، اظهار کرد: به دلایل متعددی، اکنون با کمبود مواد اولیه مواجه هستیم که آسیب به پتروشیمی‌ها یکی از دلایل آن است و دلیل دیگر را باید مربوط به محاصره در یابی دانست. او درباره این روند، توضیح داد: برخی از مواد اولیه صنف ما در پشت خط محاصره دریایی گیر کرد. برخی دیگر از کالاهای ما در بندر «جبعلی» امارات متوقف شده بود و مکافات زیادی را برای تأمین آن، متحمل شدیم. سخنگوی انجمن صنفی صنعت تایر ادامه داد: برخی از مشکلات ما اکنون حل شده است اما برخی دیگر،

تولید، تأمین، فروش، بازار یابی و خدمات همگی نیازمند اصلاح هستند. به نظر من، شرکت‌های باید هم در حوزه تولید، هم در حوزه محصول و هم در استراتژی فروش و بازار یابی خود تغییرات بسیار عمده‌ای ایجاد کنند و ساختار هایشان را رانور کنند تا امکان اصلاح و تغییر در آنها فراهم شود. این تحلیلگر حوزه خودرو درباره تأثیر تغییر مدیران رده پایین سایپا و انتصابات ناگهانی این شرکت گفت: به نظر من، در ساختاری که قرار است اصلاح شود، به جای تغییر افراد باید در فاز اول خود ساختار تغییر کند؛ یعنی ساختارهای فکری و مدیریتی هم و همچنین فرآیندهای تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری باید تغییر کنند. بعد از اینکه این تغییرات صورت گرفت، باید دید کدام مدیران یا افراد با این ساختار هم‌راستا هستند تا بتوانند، آنهایی هم که نمی‌توانند با ساختار همراه شوند، به صورت اتوماتیک حذف خواهند شد.

صداری با تأکید بر لزوم تغییر در ساختار مدیریتی سایپا، تصریح کرد: صرفاً با تغییر مدیریت یا مدیران رده پایین مشکلی حل نمی‌شود. این ساختار است که باید اصلاح شود و یک ساختار درست و سنسباً منطقی حاکم شود تا نتیجه مطلوب به وجود بیاید.

او درباره احتمال واگذاری سایپا به بخش خصوصی توضیح داد: فکر می‌کنم در شرایط فعلی، بیشتر افرادی که برای واگذاری سایپا جلو آمده‌اند، در حد یک ادعا هستند. اکنون شرایط به گونه‌ای نیست که کسی بیاید چنین سرمایه‌گذاری کلانی انجام دهد. اگر هم چنین سرمایه‌گذاری کلانی صورت بگیرد، سرمایه‌گذار حتماً دوباره به دنبال همان فضای انحصاری و وراثت‌های ویژه خواهد بود. در یک فضای آزاد و رقابتی خیلی سخت است که کسی جلوی بایده، سایپا را با ساختار و شرایطی که اکنون دارد در اختیار بگیرد و به عنوان شرکتی که هیچ حمایتی پشت آن نیست، آزادانه فعالیت کند. این کار دشوار، همچنین در پاسخ به این پرسش که چه سیاست‌هایی در صنعت خودرو باید تغییر کند، تأکید کرد: تا زمانی که با صنعت خودرو سازی جهان قطعاً عدم امنیت سرمایه‌گذاری و امنیت اقتصادی در کشور نداریم، فضای بازی و وجود ندارد که سرمایه‌گذار امنیت داشته باشد و برای سرمایه‌گذاری وارد شود.

سببست گذار با ایجاد قرارگاه‌های نظارتی و گشت‌های شبانه‌روزی،

قرارگاه‌های جدید تنها اضافه کردن یک لایه پرو و کراتیک و ساختاری دیگر بر لایه‌های پیچیده قبلی است و گرهی از کار بازار باز نمی‌کند. اشتباه مهم و دامنه‌داری که سال‌هاست در ادبیات مدیران اجرایی تکرار می‌شود، خلط دو مفهوم کاملاً متفاوت یعنی «گرانی» و «گران‌فروشی» است. گرانی پدیده‌ای است که کلان و معلول افت ارزش پول ملی، رشد نقدینگی، کسری بودجه مزمن دولت و فشار تحریم‌هاست؛ وقتی نرخ تورم سالانه در سطوح بالا در کوبیده می‌شود، تمام کالاها و خدمات متناسب با افت ارزش ریال گران می‌شوند. اما گران‌فروشی، تخلف یک فروشنده مشخص در عرضه کالا با قیمتی بالاتر از عرف بانرخ تعیین‌شده همان بازار است.

سببست گذار با ایجاد قرارگاه‌های نظارتی و گشت‌های شبانه‌روزی، عملآمی کوشدریسه گرانی ساختاری را در گران‌فروشی بازار یان و خرده‌فروشان جست‌وجو کنند این رویکرد، دادن ادرس غلط به جامعه است. نمی‌توان موتور چاپ پول را در بانک مرکزی و بودجه‌های کسر دار روشن نگه داشت. نوسانات ارزی را بهر بهانه، نکردن آگاه‌بخودروهای قرص گرفته شده از ادارات استانی و نیروهای افتخاری، جلوی رشد قیمت‌ها را در میدان میوه و تره‌بار یا مغازه‌های سطح شهر گرفت. اگر نظارت میدانی و بازرسی پلیسی قادر به مهار تورم بود، ایران با داشتن ده‌ها هزار پرونده تعزیراتی در سال، باید با ثبات ترین بازار منطقه را می‌داشت؛ اما واقعیت‌های اقتصادی نشان می‌دهد که تورم تابع قوانین سخت‌اقتصاد کلان است، نه جدیت بازرسان در صدور فاکتور.

خبر اقتصادی

لغو پروازهای ماهان به ترکیه و عمان تا اطلاع ثانوی



هواپیمایی ماهان پروازهای بین‌المللی خود در مسیرهای ترکیه و عمان را تا اطلاع ثانوی تعلیق کرد. بر اساس بخشنامه‌های ابلاغ‌شده، مسیر تهران-

مسقط از ۲۶ شهر یورو مسیرهای تهران -استانبول و تهران -آنکارا از ۳۰ شهر یورو لغو می‌شوند. اطلاعیه‌های این تصمیم به دفاتر خدمات مسافرت هوایی ارسال شده است.

گرجستان:

تحریم‌های آمریکا علیه شرکت‌های هواپیمایی ایران را اجرا می‌کنیم
نهاد هواپیمایی گرجستان اعلام کرد که تقلیس فعالانه به تحریم‌های اعمال شده از سوی شرکای بین‌المللی علیه ایران پایبند است و اجرای آنها را تضمین می‌کند. این سازمان افزود که «این موضوع شامل بخش هوانوردی نیز می‌شود». به گزارش فرارو به نقل از اوسیه مدیا این سازمان تأکید کرد که گرجستان همچنان با جدیت بر رعایت الزامات بین‌المللی نظارت خواهد کرد و به پیروی از این سازکار و راه‌نامه خواهد داد. در این بیانیه تأیید شده است که فهرست گسترش یافته تحریم‌های آمریکا شامل شرکت‌های هواپیمایی ایرانی می‌شود که در حال حاضر خدمات هوایی میان گرجستان و ایران ارائه می‌دهند.

یک مسئول عنوان کرد:

قفل گازوئیلی در دودغارون

مدیر کل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: اگر کامیونی با ۲۰۰ لیتر سوخت اضافه قصد قاچاق داشته باشد و بخواهد

آن را در مقصد به فروش برساند، دستگاه‌های متولی باید با آن برخورد کنند؛ اما نمی‌توان به دلیل احتمال قاچاق، راننده‌ای را که از بندر عباس یا تهران بارگیری کرده و به مقصدی در خارج از کشور می‌رود، بابت مقدار محدودی سوخت اضافه جریمه کرد. به گزارش ایلنا، حسین حسینی با اشاره به قفل شدن تأمین سوخت کامیون‌ها در مرز دودغارون، افزود: ین مشکل بیشتر متوجه مرز دودغارون بوده که نسبت به این اقدامات تصمیم گرفته است. مبنی بر اینکه هر کامیونی که وارد منطقه و به‌ز اقتصاد می‌شود نباید بیشتر از ۱۰۰ لیتر گازوئیل داشته باشد و اگر بیشتر از مقدار باشد راننده باید جریمه آن را بپردازد.

وزیر صمت:

صنعت کشور سخت‌ترین دوران خود را می‌گذراند
وزیر صمت، معدن و تجارت با بیان اینکه صنعت در حال حاضر یکی از سخت‌ترین دوره‌های خود را سپری می‌کند، گفت: تولید ستون فقرات اقتصاد کشور است به همین خاطر باید تمامی تصمیم‌های اتخاذ شده در ارکان مختلف کشور از نظر آثار آن بر تولید مورد توجه قرار گیرد. به گزارش ایسنا، محمد اتابک در بازدید از شرکت داروسازی نصر فرمان، با اشاره به شرایط اقتصادی کشور و فشارهای خارجی، گفت: دشمن از جهه اقتصادی وارد شده است.

مدیر نخستین صندوق ارزی:

سقف سرمایه‌گذاری در نخستین صندوق ارزی ۵۰۰ هزار دلار تعیین شد



مدیر نخستین صندوق کردارزیر هر واحد سرمایه‌گذاری این صندوق ۱۰ دلار تعیین شده و حداقل میزان سرمایه‌گذاری برای هر شخص حقیقی یا حقوقی ستون فقرات اقتصاد کشور است به همین خاطر باید تمامی تصمیم‌های اتخاذ شده در ارکان مختلف کشور از نظر آثار آن بر تولید مورد توجه قرار گیرد. به گزارش ایسنا، محمد اتابک در بازدید از شرکت داروسازی نصر فرمان، با اشاره به شرایط اقتصادی کشور و فشارهای خارجی، گفت: دشمن از جهه اقتصادی وارد شده است.

یک نماینده مجلس:

مطالبات معوقه گندم کاران، نتیجه نگاه ضد کشاورزی در سازمان برنامه است
نایب رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس درباره دلیل پرداخت نشدن مطالبات گندم کاران، مطرح کرد: «امسال بخشی از موضوع رابطه شرایط جنگی می‌کنند، اما به نظر می‌رسد آن نگاه ضد کشاورزی که در سازمان برنامه و بودجه وجود دارد، در این موارد غالب است و خیلی ربطی به جنگ ندارد. به گزارش تجارت نیوز، حامد یزدیان با انتقاد از میزان خرید تضمینی گندم توسط دولت براساس نامه و اسنادنامه خود مکلفات در زمان ایصال واحدهای سببست گذار با ایجاد قرارگاه‌های نظارتی و گشت‌های شبانه‌روزی، سال آبی گذشته توانستیم طبق گزارش‌های رسمی وزارت جهاد کشاورزی بالای ۱۴۵۰۱۵ میلیون تن گندم تولید کنیم، که بیش از نیاز کشور است و با این میزان تولید هیچ گونه وابستگی برای واردات نخواهیم داشت، به دلیل همین عدم پرداخت به موقع، تا این لحظه حدود ۸۵۰ میلیون تن گندم توسط کشاورزان تحویل داده شده است.

تجارت جاده‌ای زیر سایه فرسودگی:

میانگین عمر کشنده‌ها به ۱۸ سال رسید
بر اساس آخرین آمار سازمان راهداری، میانگین عمر کشنده‌های فعال کشور به ۱۸ تا ۱۷ سال رسیده است. موضوعی که با افزایش اهمیت تجارت زمینی، ضرورت

نوسازی ناوگان جاده‌ای را دوجندان کرده است. به گزارش مهر، مهدی قلی‌زاده، مدیر توسعه و نوسازی ناوگان سازمان راهداری، با اشاره به چالش‌های موجود در حوزه نوسازی ناوگان، گفت: دولت در یک سال و نیم گذشته با شرایط بحرانی و محدودیت‌های مختلف مواجه بوده و بسیاری از برنامه‌های بلندمدت امکان اجرا پیدا نکرده‌اند. در چنین شرایطی، چالش اصلی کشور منابع درامدی و ارزی است و همه نیازهای وارداتی از یک سبد ارزی تأمین می‌شود؛ بنابراین تخصیص منابع باید بر اساس اولویت‌های کشور انجام گیرد.