

مشکلات جایگاه‌های سوخت

سختگوی صنف جایگاه‌های سوخت کشور باتأکید بر پیگیری مشکلات جایگاه‌داران و مردم‌گفت؛ مسائل جایگاه‌های سوخت را رها نمی‌کنیم و در کنار انعکاس انتقادات مردم برای حل مشکلاتی ماننداختلال در کارت‌های بانکی و ایرادهای فرایند سوخت‌گیری پیگیری‌های لازم را انجام می‌دهیم. به گزارش ایسنا، رضا نواز، سختگوی صنف جایگاه‌های سوخت کشور باتأکید بر پیگیری مشکلات و مطالبات جایگاه‌داران گفت: جایگاه‌های سوخت در حال ارائه خدمات هستند و هرچه فرآیندهای مربوط به فعالیت آن‌ها طولانی‌تر شود، مشکلات و دردسرهایی بیشتری برای آن‌ها ایجاد خواهد شد؛ از این‌رو، پیگیری مسائل و انعکاس مشکلات مردم و جایگاه‌داران را از وظایف خود می‌دانیم و این مسیر ادامه می‌دهیم.

وی اظهار کرد: از یک سو مسائل و مشکلات جایگاه‌داران را پیگیری می‌کنیم و از سوی دیگر مردم نیز انتقادات، پیشنهادها و مشکلات خود را با ما در میان می‌گذارند. از آنجا که جایگاه‌های سوخت یکی از نقاط اصلی مواجهه مردم با این بخش هستند، انعکاس این مسائل و یافشاری برای برطرف شدن ایرادات را بخشی از رسالت اجتماعی خود می‌دانیم.

نواز با اشاره به برخی موضوعات مورد پیگیری صنف جایگاه‌های سوخت کشور افزود: برای مثال موضوع ۱۰۰۰ تومان و همچنین مشکلات مربوط به سوخت‌گیری موتورسیکلت‌ها و قطع و وصل شدن برخی کارت‌های بانکی در جایگاه‌ها در جمله مواردی است که پیگیری می‌کنیم. در زمینه اختلال برخی کارت‌های بانکی نیز باید با بانک مرکزی گفت‌وگو کنیم و علت بروز این مشکلات را جویا شویم، بنابراین مسائل را رها نمی‌کنیم و پیگیری آن‌ها را ادامه می‌دهیم.

اجرای آزمایشی

سختگوی صنف جایگاه‌های سوخت کشور درباره طرح انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی نیز توضیح داد: این طرح به تصویب رسید، اما تدوین و تصویب آیین‌نامه آن حدود شش تا هفت ماه طول کشید. افرادی که در این زمینه انتقادی می‌کردند، باید پیگیری می‌کردند که چرا تصویب آیین‌نامه این مدت زمان برده است. در نهایت آیین‌نامه به تصویب رسید و ابلاغ شد، سپس جنگ اتفاق افتاد و پس از آن اجرای آزمایشی طرح نیز با کمک ما انجام شد. وی ادامه داد: تا جایی که به خاطر دارم اجرای آزمایشی این طرح در دو جایگاه انجام شد و اکنون نیز قرار است دامنه اجرای آزمایشی آن در پنج استان تهران، البرز، قزوین، قم، سمنان و مهران گسترش یابد. البته صنف جایگاه‌های سوخت در انتخاب استان‌های محل اجرای آزمایشی نقشی نداشته و مجری این طرح وزارت امور اقتصادی و دارایی است. نواز درباره نحوه اجرای طرح انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی گفت: در این طرح، فرد ابتدا کارت سوخت خود را در دستگاه قرار می‌دهد و پس از سوخت‌گیری، کارت بانکی خود را می‌گذشد و سپس با وارد کردن میزان لیتر مورد نظر، مبلغ بر اساس سهمیه فرد محاسبه می‌شود و پرداخت انجام می‌گیرد.

ضرورت مدیریت مصرف

وی در ادامه با اشاره به موضوع شناسه‌دار کردن کارت‌های سوخت اظهار کرد: طرح شناسه‌دار کردن چون هنوز قانون گرفته شده اجرایی نشده و از سوی دیگر با توجه به محدودیت‌های تولید و عرضه فرآورده‌های نفتی و شدت مصرف در کشور، مسئولیت تأمین و عرضه سوخت بر عهده شرکت‌های تابعه وزارت نفت قرار دارد.

نواز افزود: همان‌طور که در صورت ایجاد صف در جایگاه‌ها یا تعطیلی یک جایگاه، انتقادهای متوجه این بخش می‌شود، مسئولان نیز تلاش می‌کنند وضعیت سوخت‌گیری با کارت آزاد را که بخش مهمی از سوخت‌گیری به‌ویژه در بخش بنزین به آن اختصاص دارد، ساماندهی کنند؛ این ساماندهی ممکن است به کاهش مصرف نیز کمک کند.

سختگوی صنف جایگاه‌های سوخت کشور درباره تأثیر این اقدامات بر قاچاق سوخت گفت: ممکن است این اقدامات بر قاچاق تأثیر داشته باشد اما قاچاق سازمان‌یافته موضوعی فراتر از استفاده از کارت آزاد سوخت است و نمی‌توان مقابله با آن را صرفاً به این موضوع محدود کرد. وی همچنین با اشاره به اظهارات اخیر سختگوی دولت توضیح داد: منظور از اظهارات مطرح‌شده این بوده که از زمان اجرای نرخ ۱۰ هزار تومانی بنزین مصرف این فرآورده در برخی روزها حدود هفت درصد و حتی بیشتر کاهش یافته است. با این حال این کاهش مصرف ارتباطی با اجرای طرح شناسه‌دار کردن کارت‌های جایگاه ندارد و آمار مربوط به این طرح نیز در آینده اعلام خواهد شد.

نواز با انتقاد از نحوه طرح برخی مسائل مربوط به جایگاه‌های سوخت در فضای عمومی‌گفت: متأسفانه در برخی موارد بازار طرح این مسائل دغ می‌شود و اخیراً نیز شاهد بوده‌ایم که بعضی مسئولان و کارشناسان تسویه حساب‌های سیاسی و جناحی خود را در موضوع جایگاه‌های سوخت دنبال می‌کنند. گاهی از میان تعداد بسیار زیادی سوخت‌گیری یک مورد انتخاب و بر جسته می‌شود تا از آن برای حمله به یک طرح یا سیاست استفاده شود بدون آنکه شرایط کلی فعالیت جایگاه‌ها مورد توجه قرار گیرد.

آرمان ملی – صدیقه بهزادپور: اعلام افزایش ۵۰۰ هزار تومانی رقم کالابرگ با شروطی مانند نداشتن خانه و خودرو و دریافت حقوق کمتر از ۲۰ میلیون تومان، پرسش‌هایی جدی درباره دامنه شمول این حمایت و نحوه اجرای آن ایجاد کرده است. تعیین این معیارها در شرایطی که تورم فرزانده، هزینه‌های مسکن، خوراک و سایر نیازهای اساسی را افزایش داده، این پرسش را مطرح می‌کند که چه تعداد از خانوارهای نیازمند اساساً امکان برخورداری از این حمایت را خواهند داشت. از سوی دیگر، الزام مردم به ثبت اطلاعات در سامانه و پرداخت هزینه برای بررسی شرایط، باعث شده تا برخی کارشناسان نسبت به حفظ عزت و شأن مردم در راستای نحوه واگذاری این اقدام حمایتی انتقاداتی را وارد کنند، هر چند پیش از هر چیز به نظر می‌رسد شرایط اعلام شده برای تخصیص رقم جدید کالابرگ، به مثابه سنگی برای نردن باشد تا انجام کار.

به گزارش «آرمان ملی»، یکی از مهم‌ترین مسائل در ارزیابی سیاست‌های حمایتی، توجه به ارزش واقعی منابعی است که به مردم اختصاص داده می‌شود. مبلغی که در ابتدای اجرای یک طرح می‌تواند بخشی از هزینه‌های ضروری خانوار را پوشش دهد، در صورت تداوم تورم، به تدریج قدرت اثرگذاری خود را از دست می‌دهد. بنابراین، ثابت ماندن مبلغ کالابرگ در شرایط افزایش قیمت‌ها، به معنای ثابت ماندن سطح حمایت نیست؛ بلکه عملاً ارزش واقعی این حمایت کاهش می‌یابد. ابعاد این مسئله را می‌توان در آمارهای تورمی نیز مشاهده کرد. بر اساس گزارش مرکز آمار ایران، نرخ تورم سالانه در شهریور ۱۴۰۵ به ۶۰٫۲ درصد و تورم نقطه‌به نقطه به ۸٫۸۹ درصد رسید. به بیان دیگر، سطح عمومی قیمت‌ها در شهریور امسال، در مقایسه با ماه مشابه سال گذشته، به طور متوسط نزدیک به ۹۰ درصد افزایش داشته است. قطعاً در چنین شرایطی، تعیین مبلغی ثابت برای کالابرگ، بدون بازنگری متناسب با تحولات اقتصادی، نمی‌تواند تضمین‌کننده حفظ قدرت خرید خانوارها باشد. اگر هدف سیاست‌گذار، جبران آثار حذف ارز ترجیحی است، باید میزان حمایت نیز با توجه به افزایش هزینه سید مصرفی خانوارها ارزیابی و اصلاح شود.

قطعاً همگان در انتظار افزایش تورم بعد از حذف ارز ترجیحی به واردات در گذر زمان بودند، نه اینکه برای افزایش نرخ کالابرگ آن هم به نرخ ناچیز ۵۰۰ هزار تومان با وجود تورم فرزانده، بعد از اما و اگر بسیار و استعلا‌ها، بعد از مدت‌ها بدون تناسب با واقعیت انجام شود. البته نمی‌توان نادیده گرفت که تحولات پیش‌بینی‌نشده، از جمله جنگ، تشدید تحریم‌ها و محدودیت‌های تجاری، می‌توانند منابع دولت و امکان اجرای برنامه‌های اقتصادی را تحت فشار قرار دهند. با این حال، همین شرایط ضرورت بازنگری در سیاست‌های حمایتی را بیشتر می‌کند؛ زیرا در دوره‌ای که هزینه‌های زندگی با شتاب افزایش می‌یابد، کاهش قدرت خرید اقشار آسیب‌پذیر می‌تواند پیامدهای اجتماعی گسترده‌تری

«آرمان ملی» از شرایط افزایش ۵۰۰ هزار تومانی کالابرگ گزارش می‌دهد

مسابقه سنگین تورم و کالابرگ



داشته باشد.

کالابرگ و رشد تورم

علی‌اکبر نیکو اقبال، کارشناس اقتصادی، در گفت‌وگو با «آرمان ملی» درباره سیاست‌های حمایتی دولت و طرح کالابرگ، بر ضرورت تناسب میان تصمیم‌های اقتصادی و وضعیت واقعی معیشت خانوارها تأکید و بیان کرد: مسئله فقط میزان اعتبار اختصاص یافته به کالابرگ نیست، بلکه باید بررسی کرد که سیاست جبرانی دولت تا چه اندازه شرایط افزایش اولیه، افزایش هزینه‌های زندگی و انتظاراتی که در جامعه ایجاد شده است، همخوانی دارد. او افزود: در زمان طرح موضوع حذف ارز ترجیحی، قرار بود حمایت مالی از ابتدای زنجیره واردات به انتهای زنجیره، یعنی مصرف‌کننده نهایی جبران شود. اما مسئله‌ای که اکنون مطرح آن بود که به جای اختصاص ارز از رازن به واردکنندگان، منابع حمایتی به صورت مستقیم‌تر در اختیار مردم قرار گیرد تا آثار حذف ارز ترجیحی بر قدرت خرید خانوارها جبران شود. اما مسئله‌ای که اکنون مطرح است، فاصله میان وعده اولیه و آن چیزی شرایطی که ارز ترجیحی از برخی بخش‌ها حذف شده و هزینه‌های زندگی افزایش یافته، اما حمایت نقدی و اعتباری نیز متناسب با رشد قیمت‌ها رشد نکرده است.

کاهش قدرت خرید کالابرگ

او ادامه داد: براساس شرایط مطرح شده در این طرح، نداشتن خانه و خودرو و دریافت حقوق کمتر از ۲۰ میلیون تومان از جمله معیارهای برخورداری از حمایت اعلام شده‌اند. این در حالی است که ارزیابی وضعیت معیشتی خانوارها صرفاً بر اساس چند شاخص ظاهری، لزوماً تصویر دقیقی از توان اقتصادی آنان ارائه نمی‌دهد. این کارشناس اضافه کرد: برای مثال، داشتن خودرو الزاماً به معنای برخورداری از وضعیت مالی مناسب نیست. ممکن است فردی از خودرو برای مسافرت‌های فعالیت شغلی خود استفاده کند و درآمد حاصل از آن نیز به سختی هزینه‌های روزمره و مخارج نگهداری وسیله نقلیه را پوشش دهد. در چنین شرایطی، صرف مالکیت خودرو نمی‌تواند

تولید که ستون فقرات اقتصاد کشوراست به درستی عمل کرده و استمرار داشته باشد تا جامعه احساس امنیت کند. زارعی با حضور در یک برنامه تلویزیونی تأکید کرد: ۱۶ هزار و ۵۵۰ مگاوات برق میان تمامی صنایع تقسیم بندی شده و این موضوع به صنایع اعلام شده و پس از طرح در شورای عالی انرژی، با حمایت‌های صورت‌گرفته به تصویب رسیده و امیدواریم در نیمه دوم سال با آرامش بهتری اجرا شود.

وی درباره زمان اجرایی شدن این برنامه‌ها اظهار کرد: در ابتدای نیمه دوم سال یادرو ماهه ابتدایی آن که کشور هنوز وارد فصل سرما نشده و پیک گرما را ندارد، برق صنایع باید به صورت کامل برقرار باشد تا بتوانند تولید بهتری انجام دهند؛ البته با حمایت‌های رئیس جمهوری، در تابستان نیز در شهرک‌های صنعتی تقریباً یک ماه قطعی برق نداشتیم و هم‌اکنون نیز اگر در جایی قطعی وجود داشته باشد، ممکن است به چند ساعت برسد و بر این اساس وضعیت شهرک‌های صنعتی در شرایط بهتری قرار دارد.

تنها ۱۵ درصدی صنایع از مصرف برق کشور و انرژی‌بخشی صنعت در رشد اقتصادی، اشتغال و معیشت جامعه، از تخصیص ۱۶ عزت اله زارعی – سختگوی وزارت صمت – در تشریح آمار ظرفیت تولید برق کشور و موضوع تأمین برق صنایع اظهار کرد: ظرفیت نیروگاه‌های نصب شده در کشور حدود ۹۹ هزار و ۲۰۰ مگاوات و قدرت تولید برق این نیروگاه‌ها نیز به ۸۷ هزار مگاوات می‌رسد که در شرایط پیک، حدود ۶۲ هزار مگاوات برق تولید می‌شود و سهم بخش صنعت از این شبکه تنها حدود ۱۵ درصد است.

وی با اشاره به تأکید رئیس جمهوری، تأکید ما در وزارت صمت و اینکه نقش و تأثیر صنعت در رشد اقتصادی، اشتغال، معیشت مردم و آرامش خانواده، روشن و مشخص است که باید در اولویت محدودیت برق نباشد، گفت: به عنوان مثال یخچال در خانه است، اگر در آن کالایی نباشد روشن بودن آن به تنهایی اثری در زندگی مردم ندارد؛ بنابراین اگر بخواهیم یخچال بر باشد و برق اثر داشته باشد، باید اجازه داد

کند. او معتقد است: در این زمینه، بازنگری در هزینه‌های غیرضروری، ارزیابی عملکرد شرکت‌های دولتی زیان‌ده و اصلاح نحوه تخصیص منابع عمومی می‌تواند در دستور کار قرار گیرد. البته کاهش هزینه‌های شرکت‌های دولتی به تنهایی به معنای ایجاد منابع قابل استفاده برای کالابرگ نیست؛ بلکه لازم است مشخص شود زیان‌ها ناشی از چه عواملی هستند، چه اصلاحاتی امکان‌پذیر است و چه میزان منابع واقعی می‌توان آزاد کرد. او معتقد است: نباید برای اجرای سیاست‌های حمایتی صرفاً بر اعلام یک مبلغ و تعیین گروهی از مشمولان متمرکز ماند. دولت باید روشن کند منابع مورد نیاز چگونه تأمین می‌شود، حمایت‌ها با چه معیاری افزایش می‌یابد و در صورت تشدید تورم، چه سازوکاری برای بازنگری در مبلغ کالابرگ وجود خواهد داشت. این کارشناس خاطرنشان کرد: همچنین، اگر قرار است حذف ارز ترجیحی به انتقال حمایت از ابتدای زنجیره تأمین به مصرف‌کننده منجر شود، باید امکان ارزیابی نتایج این جابه‌جایی فراهم باشد. به این معنا که مشخص شود چه میزان از منابع آزادشده به حمایت از خانوارها اختصاص یافته و این منابع تا چه اندازه توانسته‌اند آثار افزایش قیمت‌ها را جبران کنند.

شان دریافت‌کنندگان

این کارشناس ادامه داد: مسئله دیگر، نحوه مراجعه مردم به سامانه و هزینه‌ای است که بنا بر توضیحات مطرح شده برای ورود به سایت اطلاعات باید پرداخت شود. اگر خانوارها ناچار باشند برای بررسی وضعیت خود هزینه‌ای بپردازند و در نهایت نیز مشخص شود که مشمول طرح نیستند، این روند می‌تواند بر احساس انصاف و اعتماد عمومی اثر منفی بگذارد. وی توضیح داد: در سیاست‌های حمایتی، فقط مبلغ پرداختی اهمیت ندارد، بلکه چگونگی دسترسی به حمایت نیز بخشی از کیفیت اجرای سیاست است. خانواده‌ای که به دلیل تورم و کاهش قدرت خرید با دشواری تأمین نیازهای اولیه روبه‌رو شده، نباید در فرایند دریافت حمایت با مراحل پیچیده، هزینه‌های اضافی یا معیارهای نامشخص مواجه شود و از همه مهم‌تر باشد شأن و عزت خانواده ایرانی نیز حفظ شود. این کارشناس تأکید کرد: این موضوع به‌ویژه از آن جهت اهمیت دارد که دریافت کمک معیشتی نباید به فرایندی تبدیل شود که افراد را در معرض احساس تحقیر یا بی‌اعتباری قرار دهد. هدف حمایت عمومی، کاهش فشار اقتصادی بر شهروندان است و شیوه اجرای آن نیز باید با همین هدف سازگار باشد.

بازنگری در هزینه‌های دولت

این تحلیلگر اقتصادی اضافه کرد: اگر دولت قصد دارد کالابرگ را به ابزاری مؤثر برای کاهش فشار اقتصادی تبدیل کند، باید به‌گونه‌ای باشد که حمایت از معیشت مردم با انضباط مالی و برنامه‌ای روشن برای کنترل تورم همراه شود.

رئیس کل بانک مرکزی:

ادعای فروپاشی اقتصاد ایران توهمی یش نیست

سیاست‌گذاری و انرژی‌بخشی سیاست‌ها را محدود می‌کنند، ارزیابی شوند. رئیس کل بانک مرکزی افزود: تداوم وضعیت منطقه، بازارهای انرژی، حمل‌ونقل، تجارت و سرمایه‌گذاری را تحت تأثیر قرار می‌دهد و ثبات، مستلزم احترام به حاکمیت و دغدغه‌های مشروع امنیتی، همراه با همکاری بر پایه مسئولیت‌پذیری متقابل و منافع مشترک است.

عبدالناصر همتی در این اجلاس گفت: اولویت‌های ما در بانک مرکزی، مهار تورم، تثبیت انتظارات تورمی، حفظ ثبات مالی و تداوم خدمات بانکی و نظام پرداخت است.

همتی تأکید کرد: بانک مرکزی ایران، به‌رغم فشارهای اقتصادی و تحریم‌های آمریکا، با تأمین ارز نیازهای اساسی و داروی کشور و مهار شتاب تورم، نقش مهمی در حفظ ثبات اقتصادی داشته است. ما به انضباط پولی، مستلزم چارچوب‌های سیاستی و رفع عدم تعادل‌های اقتصاد کلان متعهدیم و این تلاش‌ها باید با لحاظ شوک‌های بیرونی و محدودیت‌های مالی که فضای

گزارش

هزینه‌های کامیون‌داران را مهار کنید

افزایش کرایه چاره‌کار نیست

نایب رئیس قانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران ایران باتأکید بر اینکه افزایش کرایه به‌تنهایی نمی‌تواند مشکلات رانندگان را حل کند، گفت: خواسته اصلی کامیون‌داران کنترل هزینه‌های لاستیک، روغن، قطعات یدکی و تعمیرات است.

سید جلال موسوی در گفت‌وگو با ایسنا، در پاسخ به این سوال که آیا کرایه‌ها با هزینه‌های کامیون‌داران تناسب دارد یا خیر؟ اظهار کرد: یکی از مطالبات اصلی رانندگان در سال ۱۳۹۷، اجرای طرح تن‌بریکلومتر بود اما این طرح در نهایت اجرا نشد و فقط روی کاغذ باقی ماند. اگر تن‌بریکلومتر از ابتدا اجرا می‌شد و همین روند ادامه پیدا می‌کرد کرایه‌ها تقریباً با هزینه‌ها تناسب پیدا می‌کرد البته شاید نه به صورت دقیق اما تا حد قابل قبولی متناسب می‌شد. در آن مقطع به‌جای اجرای این طرح چند اقدام سریع انجام شد از جمله اختصاص لاستیک بازر ۴۳۰۰ تومانی و برای مدت کوتاهی نیز اختصاص روغن به رانندگان.

نایب رئیس قانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران ایران با اشاره به نحوه تعیین کرایه‌ها در آن زمان گفت: در مقطعی مطرح شد که ۳۰ درصد به کرایه‌ها اضافه شود. این افزایش برای استان‌هایی که کرایه‌های بالاتری داشتند، شرایط متفاوتی ایجاد می‌کرد و در استان‌هایی که کرایه پایین‌تر بود نیز تفاوت‌چندانی نداشت.

موسوی درباره منطق طرح تن‌بریکلومتر توضیح داد: فرض کنید کامیونی از بندرعباس به تبریز یا قزوین حرکت می‌کند. سوخت مصرفی، استهلاک خودرو، لاستیک و سایر هزینه‌های آن مسیر باید مبنای تعیین کرایه باشد. وقتی همان کامیون بخواهد از مقصد دوباره به بندرعباس برگردد آیا مصرف سوخت یا استهلاک آن تفاوتی می‌کند؟ همان هزینه‌ها وجود دارد.

وی ادامه داد: حتی قرار بود در محاسبه تن‌بریکلومتر شرایط مسیر نیز لحاظ شود. برای مثال، اگر راننده‌ای در زمستان به ازومیه یا اردبیل برود به دلیل سردسیر بودن مسیر و سختی کار، کرایه متناسب با شرایط آن مسیر تعیین شود. همچنین اگر راننده‌ای از ازومیه به سمت بندرعباس یا بوشهر حرکت کند شرایط مسیر گرمسیر نیز در محاسبه لحاظ شود.

اما هیچ‌کدام از این موارد اجرا نشد.

این فعال صنفی درباره مبنای فعلی تعیین کرایه‌ها گفت: در حال حاضر میناهمان روش‌های گذشته است اما اختلاف زیادی میان هزینه واقعی و درصدا افزایش کرایه وجود دارد. همین امسال هزینه‌ها ۸۰ماسبه کردیم و افزایش هزینه‌ها نزدیک ۴۰ درصد بود در حالی که سازمان راهداری به ۲۶٫۵ درصد و وزارت راه به ۲۲ درصد رسیده بود که در نهایت همان ۲۶٫۵ درصد توافق کردیم.

وی با اشاره به تأخیر در افزایش نرخ کرایه‌ها گفت: اگر هر سال به اندازه افزایش هزینه‌ها، کرایه‌ها نیز افزایش پیدا می‌کرد، یک تناسب نسبی ایجاد می‌شد. اما در کشور ما سه تا چهار سال کرایه‌ها افزایش پیدا نکرد. از سال ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹ تقریباً چهار سال در هیچ جای کشور افزایش مناسبی در کرایه‌ها انجام نشد.

نایب رئیس قانون کامیون‌داران افزود: بعد از اینکه سه یا چهار سال کرایه‌ها افزایش پیدا نکرد به جای اجرای تن‌بریکلومتر، دوباره به شکل سلیقه‌ای در برخی جاها ۲۰ درصد و در برخی جاها ۳۰ درصد افزایش دادند. این روش نمی‌تواند مشکل را حل کند.

رانندگان افزایش کرایه نمی‌خواهند

موسوی با بیان اینکه افزایش اسمی کرایه‌ها بدون کنترل هزینه‌های کامیون‌داران فایده‌ای ندارد، تأکید کرد: ما راننده‌ها اصلاً نمی‌خواهیم کرایه افزایش پیدا کند. همین‌جا در رسانه اعلام می‌کنم و حتی حاضر نم‌عهد محضری بدهم که همه رانندگان همین رامی‌خواهند چون افزایش کرایه زمانی فایده دارد که هزینه‌های ما نیز کنترل شود.

وی گفت: از شهریور سال گذشته تا امروز، قیمت لاستیک حدود ۳۰۰ تا ۲۲۰ درصد افزایش پیدا کرده است. در چنین شرایطی حتی اگر کرایه ۶۰ درصد هم افزایش پیدا کند، فایده‌ای برای راننده دارد؛ وقتی راننده برای تعمیر موتور باید هزینه بسیار سنگینی پرداخت کند افزایش کرایه به تنهایی مشکل را حل نمی‌کند.

موسوی با انتقاد از نبود نظارت بر هزینه تعمیرات کامیون‌ها اظهار کرد: در این حوزه نظارت کافی وجود ندارد و قیمت‌ها بسیار بالا رفته است.

افزایش هزینه‌های مصرفی رانندگان

نایب رئیس قانون کامیون‌داران با انتقاد از افزایش هزینه‌های کامیون‌داران و نبود نظارت کافی بر بازار قطعات و لوازم یدکی گفت: یکی از دغدغه فعلی کامیون‌داران افزایش بی‌ضابطه هزینه‌های مصرفی است که قطعات و روغن نیز فشار زیادی به رانندگان وارد کرده است.

وی افزود: ما بارها تقصیم که دستگاه‌های مسئول تنظیم بازار باید به وظایف خودشان بپردازند و اجازه دهند بخش حمل‌ونقل توسط دستگاه‌های تخصصی خودش مدیریت شود. موسوی در ادامه با انتقاد از نحوه توزیع لاستیک به کامیون‌داران گفت: راننده وارد سامانه می‌شود لاستیک مورد نیاز خود را انتخاب می‌کند، سفارش تأیید می‌شود و حتی فاکتور نیز صادر می‌شود اما وقتی برای دریافت لاستیک مراجعه می‌کند می‌به او گفته می‌شود چنین لاستیکی وجود ندارد یا اشتباه‌ها در سامانه ثبت شده است.

وی با بیان اینکه در چنین شرایطی راننده مجبور به پیگیری و شکایت می‌شود، گفت: یکی از همکاران من به سامانه ۱۳۴ تهران مراجعه و شکایت کرده است. به او گفته‌اند اگر کالایی در سامانه وجود داشته فروشنده باید آن را تحویل دهد. اما در عمل این اتفاق نمی‌افتد و فروشنده می‌گوید این لاستیک برای ما صرفه اقتصادی ندارد.

موسوی درباره سهمیه روغن نیز گفت: سامانه‌ای برای توزیع روغن وجود داشت و در آن مشخص می‌شد به هر راننده چه میزان روغن تعلق می‌گیرد. برای مثال در گذشته به کاربر اعلام می‌شد که چهار گالن روغن باید به یک راننده تحویل داده شود. بعد از مدتی گفتند سامانه را تغییر می‌دهیم تا شرایط بهتر شود اما در عمل وضعیت بدتر شد. حدود پنج تا شش ماه است که سهمیه روغن ماً قطع شده است.