

## ترفندهای گر هگشا بر ای پیگیری کارت سوخت المثنی موتورسیکلت



ممکن است که شما کارت سوخت خود را تحویل گرفته باشید، اما به هر دلیلی آن را گم کنید. برای اینکه مجدد بتوانید از سهمیه بنزین خود برای موتورسیکلت بهره‌مند شوید، باید جهت دریافت کارت سوخت المثنی اقدام کنید. تنها نکته مهم این است که مطمئن باشید که کارت سوخت قبلی شما مفقود یا گم شده باشد.

### پیگیری دریافت کارت سوخت

توجه کنید که اگرچند ماهی از درخواست شما برای صدور کارت سوخت موتورسیکلت گذشته و هنوز خبری از دریافت کارت نیست، احتمال دارد که کارت سوخت المثنی به آدرس ارسال شود و برگشت خورده باشد. در این شرایط هم می‌توانید به سامانه پستی کشور مراجعه کنید و همانند پیگیری کارت سوخت موتورسیکلت نوشماره، اقدامات لازم را انجام داد. کد VIN را از پشت کارت موتور مشاهده کرده و در قسمت پیگیری مرسولات پستی وارد کنید تا آخرین وضعیت کارت سوخت مشخص شود.

همچنین اگر کارت سوخت خود را در قسمت پیگیری مرسولات پستی پیدا نکردید، می‌توانید با شماره تلفن ۰۲۱-۸۴۴۷۰۰۰ تماس گرفته و راهنمایی شوید. این شماره به شرکت پست کشور ایران تعلق دارد. در صورتی که کارت سوخت خود را گم کرده‌اید و قصد دارید از میزان سوخت ذخیره شده در کارت خود مطلع شوید، باید نسبت به استعلام موجودی کارت سوخت خودرو اقدام کنید.

### دریافت کارت سوخت

مدیرانمهریزی شرکت نفت در سال ۱۳۹۸ اعلام کرد که ظرفیت تولید کارت‌های سوخت موتورسیکلت و خودرو، روزانه ۳۰، ۴۰۰ عدد است و حتی امکان افزایش این تعداد به روزانه ۵۰، ۶۰۰ عدد هم وجود دارد. با این وجود مشخص نیست که چرا پیگیری کارت سوخت موتور المثنی حداقل ۳۰ روز کاری و صدور کارت سوخت جدید حداقل ۶۰ روز کاری زمان می‌برد یا یک محاسبه ساده مشخص می‌شود، در صورتی که ۲۰ روز از ماه این تعداد کارت صادر شود، باید انتهای هر ماه ۶۰۰ کارت سوخت جدید یا المثنی تولید شده باشد. آیا تعداد کارت سوخت‌های نو و مفقودی بیشتر از این تعداد است یا دلیل دیگری مثل کمبود امکانات و مواد اولیه علت چنین تأخیرهایی است؟

### تکاتی که هنگام صدور کارت سوخت موتورسیکلت باید بدانید

موتورسیکلت‌هایی که بیش از ۱۰ سال عمر دارند از نظر قانون فرسوده بوده و کارت هوشمند سوخت برای آن‌ها در نظر گرفته نمی‌شود. تنها راه ثبت نام برای دریافت کارت سوخت موتورسیکلت، مراجعه حضوری مالک یا وکیل قانونی او به دفاتر پلیس ۱۰ است. رمز کارت سوخت برای موتورسیکلت‌ها به‌طور پیش‌فرض ۴ رقم سمت راست کد ملی مالک موتورسیکلت خواهد بود. مراجعه حضوری مالک موتور به مراکز اعلام‌شده از سوی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، شرایط تغییر رمز و حذف رمز کارت سوخت را فراهم می‌کند. فرایند صدور کارت سوخت بعد از دریافت اطلاعات مالک موتورسیکلت مانند، راستی آزمای ناجا و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران انجام می‌شود. همچنین شخصی‌سازی اطلاعات و پاکت گذاری برای تحویل به پست حدود ۲۰ روز زمان نیاز دارد. واضح است که پس از گذشت این مراحل بین یک تا سه هفته باید منتظر کارت سوخت خود باشید و پیگیری کارت سوخت موتور را انجام داد.

### شماره تلفن‌های پیگیری کارت سوخت موتورسیکلت

اگر به هر دلیلی کارت سوخت برای شما ارسال نشده یا با تمام پیگیری‌ها بازهم دسترسی به کارت سوخت خود ندارید، می‌توانید از طریق شماره تلفن‌های در نظر گرفته شده راهنمایی‌های لازم را دریافت کنید. با برقراری ارتباط و تماس با شماره‌های زیر می‌توانید پیگیری کارت سوخت را انجام داد و راهنمایی شد.

- شماره تلفن ۰۲۱-۸۱۲۴۰۵۱۴۰ پلیس ناجا (برای پیگیری صدور کارت سوخت)
- شماره تلفن ۱۹۳ شرکت ملی پست (برای پیگیری ارسال کارت سوخت)
- شماره تلفن ۰۹۶۲۷ شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی (برای هرگونه سوال در مورد کارت سوخت)



### در شرایط

### فعلی بخش

### قابل توجهی از

### محموله‌های

### سفارش‌گذاری

### شده در مسیر

### حمل دریایی

### بلاکلیف

### مانده‌اند



### نوسان نرخ

### ارز سرمایه

### در گردش

### تولیدکنندگان

### را به شدت

### مستهلک

### می‌کند

چرخ‌های صنعت موتورسیکلت ایران این روزها بیش از آنکه با سرعت تولید حرکت کنند، زیر فشار هزینه‌های فزاینده و محدودیت‌های تأمین قطعات می‌چرخند. صنعتی که قرار بود با توسعه ساخت داخل، افزایش تیراژ و تقویت زنجیره قطعه‌سازی سهم بیشتری از بازار حمل‌ونقل کشور را به‌دست آورد، اکنون با مجموعه‌ای از موانع اقتصادی و تجاری روبه‌روست. دشواری دسترسی به ارز، افزایش هزینه واردات، کاهش قدرت خرید و نااطمینانی نسبت به آینده، برنامه‌ریزی را برای تولیدکنندگان پیچیده کرده است. اهمیت این وضعیت زمانی آشکارتر می‌شود که موتورسیکلت برای بخش بزرگی از جامعه، نه کالایی تفریحی، بلکه وسیله رفت‌وآمد و ابزار کسب در آمد است. کاهش تولید در چنین بازاری می‌تواند هم‌زمان بر اشتغال صنعتی، نرخ محصولات و معیشت مصرف‌کنندگان اثر بگذارد. در گزارش پیش‌رو با بررسی شرایط عمومی این صنعت و دیدگاه فعالان آن، به این مسئله می‌پردازد که چرا حفظ جریان تولید موتورسیکلت به یکی از دغدغه‌های جدی بخش صنعت تبدیل شده است.

صنعت موتورسیکلت ایران در سال‌های اخیر به یکی از بخش‌های قابل توجه زنجیره تولید وسایل نقلیه تبدیل شده است؛ صنعتی که فعالیت آن به کارخانه‌های مونتاژ و تولید محصول نهایی محدود نمی‌شود و مجموعه‌ای از قطعه‌سازان، تأمین‌کنندگان مواد اولیه، شبکه‌های توزیع، تعمیرکاران و واحدهای خدمات پس از فروش را در بر می‌گیرد. بااین حال، ظرفیت اقتصادی این بخش زمانی به رشد پایدار منجر می‌شود که میان تأمین قطعات، تولید مستمر، توان خرید مصرف‌کننده و سیاست‌های صنعتی هماهنگی وجود داشته باشد. موتورسیکلت در ساختار حمل‌ونقل ایران جایگاهی متفاوت از بسیاری از کالاهای صنعتی دارد. هزینه نسبتاً پایین‌تر استفاده، امکان تردد در معابر پرتراфик و نقش آن در مشاغل خدماتی، تقاضای گسترده برای این وسیله ایجاد کرده است. ازاین‌رو، اختلال در تولید موتورسیکلت تنها مسئله یک گروه صنعتی نیست و می‌تواند بر هزینه جابه‌جایی و فعالیت اقتصادی بخشی از خانوارها نیز اثر بگذارد.

### تولید زیر فشار زنجیره تأمین

یکی از ویژگی‌های صنعت موتورسیکلت، پیوند میان ساخت قطعات داخلی و تأمین مجموعه‌های تخصصی از بازارهای خارجی است. توسعه قطعه‌سازی داخلی می‌تواند وابستگی به واردات را کاهش دهد، اما دستیابی به چنین هدفی نیازمند سرمایه‌گذاری مستمر، انتقال فناوری، استانداردسازی و دستیابی به تیراژ اقتصادی است.

بهمن ضیامقدم، دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت کشور با اشاره به افزایش مشکلات تولیدکنندگان این صنعت گفت: محدودیت در تخصیص ارز، دشواری واردات قطعات و افزایش هزینه‌های تولید، ادامه فعالیت واحدهای موتورسیکلت‌سازی را با نگرانی‌های جدی مواجه کرده است. در شرایط کنونی، حتی تولیدکنندگانی که بخشی از نیاز خود را از داخل تأمین می‌کنند، برای حفظ خطوط تولید به واردات منظم قطعات وابسته‌اند.

وی در ادامه با اشاره به مشکلات این صنعت اظهار کرد: براساس راهبرد وزارت صنعت، معدن و تجارت، تولید موتورسیکلت بر چهار پلتفرم پرتیراژ متمرکز شده و به‌طور میانگین، حدود ۵۰ درصد قطعات این پلتفرم‌ها داخلی‌سازی شده است. بااین حال، برخی قطعات به‌دلیل نداشتن صرفه اقتصادی برای تولید داخلی یا محدودیت‌های مربوط به حقوق امتیاز شرکت‌های مادر، همچنان به‌صورت مجموعه قطعات منفصله یا CKD وارد کشور می‌شوند.

### تولید در انتظار واردات قطعات

ضیامقدم با بیان اینکه بخش‌هایی مانند تنه و لاستیک موتورسیکلت به‌طور کامل در داخل کشور تولید می‌شوند، افزود: داخلی‌سازی بخشی از قطعات به معنای بی‌نیازی از واردات نیست؛ زیرا توقف تأمین حتی تعدادی از قطعات ضروری می‌تواند روند تولید محصول نهایی را مختل کند. در این میان، محدودیت‌های ناشی از تحریم و مشکلات حمل‌ونقل، تأمین به‌موقع قطعات را دشوارتر کرده است.

وی تخصیص ارز را یکی از مهم‌ترین موانع پیش‌روی تولیدکنندگان دانست و خاطر نشان کرد: ارزی‌هایی که در سال ۱۴۰۴ به واحدهای تولیدی اختصاص یافته، عمدتاً مربوط به درخواست‌های نیمه نخست همان سال یا مطالبات باقی‌مانده از سال گذشته بوده است. این تأخیرها در کنار محدودیت برخی مبادی ورودی کشور، فشار مضاعفی بر زنجیره تأمین وارد کرده است.

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت کشور با اشاره به کاهش ذخایر قطعات در واحدهای تولیدی گفت: موجودی انبار کارخانه‌های کوچک حداکثر برای دو ماه و واحدهای بزرگ برای چهار ماه تولید کفایت می‌کند. در شرایط فعلی، ورود قطعات به کشور به‌صورت محدود و از مسیرهای واسطه‌ای انجام می‌شود و بخش قابل توجهی از محموله‌های سفارش‌گذاری‌شده نیز در مسیر حمل دریایی بلاکلیف مانده‌اند.

وی ادامه داد: چین، مالزی، اندونزی و هند از مهم‌ترین کشورهای تأمین‌کننده قطعات موتورسیکلت هستند. در گذشته، محموله‌ها مستقیماً به بنادر ایران منتقل می‌شدند، اما اکنون استفاده از مسیرهایی مانند پاکستان، هزینه حمل و عوارض مرتبط با عبور

## از چالش‌های صنعت موتورسیکلت گزارش می‌دهد

# تولید موتورسیکلت در سر اشیبی



## چرخ صنعت در مسیر پر هزینه تولید

در بسیاری از صنایع، تولید داخلی یک قطعه زمانی توجیه اقتصادی پیدا می‌کند که بازار مصرف آن به‌اندازه کافی بزرگ و پایدار باشد. در غیر این صورت، هزینه ایجاد خطوط تولید، تجهیزات و آزمون‌های فنی ممکن است از منافع داخلی‌سازی بیشتر شود. به همین دلیل، سیاست صنعتی موفق باید میان ضرورت افزایش ساخت داخل و واقعیت‌های اقتصادی تولید تعادل برقرار کند. از سوی دیگر، وابستگی به واردات برخی قطعات، صنعت را در برابر تغییر هزینه حمل‌ونقل، محدودیت مبادلات بانکی و نوسانات نرخ ارز آسیب‌پذیر می‌کند. در چنین شرایطی، حتی کارخانه‌ای که ظرفیت فنی مناسبی دارد، ممکن است نتواند از تمام توان تولید خود استفاده کند.

کاهش تیراژ نیز پیامدهای زنجیره‌ای به همراه دارد. با تولید کمتر، هزینه‌های ثابت کارخانه میان تعداد محدودتری محصول تقسیم می‌شود و بهای تمام‌شده هر دستگاه افزایش می‌یابد. این مسئله می‌تواند قدرت رقابت تولیدکنندگان را کاهش دهد و زمینه رشد بیشتر قیمت‌ها را فراهم کند.

### بازار تشنه نوسازی، تولید نیازمند ثبات

تازه‌ترین آمار منتشرشده در روزهای اخیر نشان می‌دهد در شش‌ماه نخست سال ۱۴۰۵، تعداد ۲۲۷ هزار و ۶۷۰ دستگاه موتورسیکلت نوشماره در کشور عرضه‌گردان شده است (خبرگزاری تسنیم، ۱۸ مهر ۱۴۰۵). به نقل از رئیس مرکز شماره‌گذاری پلیس راهور (فراجا)، این رقم مربوط به شماره‌گذاری

## گرداب کمبود ارز و افزایش هزینه‌ها

کالا را افزایش داده است. این تغییر مسیرها در نهایت به رشد نرخ تمام‌شده محصولات منجر می‌شود.

### نوسان ارز و کاهش توان تولید مجدد

ضیامقدم با اشاره به تأثیر بی‌ثباتی نرخ ارز بر شیوه فروش موتورسیکلت اظهار کرد: پیش‌تر بسیاری از تولیدکنندگان محصولات خود را با شرایط اقساطی و دوره بازپرداخت شش‌ماهه در اختیار نمایندگان یا خریداران قرار می‌دادند، اما افزایش نوسانات ارزی، ادامه این روش را با ریسک مالی بالایی مواجه کرده است. وی افزود: زمانی که یک موتورسیکلت با نرخ ۱۷۰ میلیون تومان فروخته می‌شود، اما ارزش همان محصول در فاصله‌ای کوتاه به ۲۷۰ میلیون تومان می‌رسد، تولیدکننده‌ای که فروش اقساطی انجام داده، برای جایگزینی موجودی و آغاز چرخه جدید تولید با کمبود منابع مواجه خواهد شد.

این مسئول صنفی خاطر نشان کرد: افزایش نرخ ارز، ارزش واقعی سرمایه در گردش بنگاه‌ها را کاهش می‌دهد و قدرت خرید مجدد قطعات را محدود می‌کند. تداوم چنین شرایطی می‌تواند به کاهش عرضه، اختلال در فعالیت کارخانه‌ها و افزایش فشار قیمتی در بازار موتورسیکلت منجر شود.

ضیامقدم درباره وضعیت تیراژ تولید نیز گفت: در پنج‌ماه نخست سال، حدود ۱۸۱ هزار دستگاه موتورسیکلت تولید شده، درحالی‌که تولید مدت مشابه سال قبل نزدیک به ۳۰۰ هزار دستگاه بوده است. این ارقام نشان‌دهنده کاهش قابل توجه تولید نسبت به سال گذشته است.

وی با اشاره به چشم‌انداز نیمه دوم سال اظهار کرد: با توجه به روند تولید در پنج ماه ابتدایی، پیش‌بینی می‌شود تیراژ موتورسیکلت در شش‌ماه دوم سال از ۱۲۰ هزار دستگاه فراتر نرود؛ موضوعی که نگرانی‌ها درباره استمرار فعالیت واحدهای تولیدی را افزایش داده

## سخن پایانی

نیست. تولیدکننده برای ادامه فعالیت به چشم‌اندازی روشن از هزینه‌ها، زمان تأمین قطعات و امکان فروش محصولات نیاز دارد. هرچه فاصله میان تصمیم‌گیری اقتصادی و اجرای آن بیشتر شود، برنامه‌ریزی دشوارتر و انگیزه سرمایه‌گذاری محدودتر خواهد شد. از سوی دیگر، پیامدهای این وضعیت به کارخانه‌ها محدود نمی‌ماند. افزایش نرخ موتورسیکلت می‌تواند دسترسی گروه‌هایی را که برای رفت‌وآمد یا کسب درآمد به این وسیله وابسته‌اند، دشوار کند. همچنین کاهش توان خرید محصولات جدید، روند نوسازی ناوگان فرسوده را کند خواهد کرد.

است و نباید آن را معادل تولید کارخانه‌ها در همان دوره دانست. اهمیت این بازار در شرایطی بیشتر می‌شود که بخش بزرگی از ناوگان موتورسیکلت کشور عمر بالایی دارد. فرسودگی ناوگان می‌تواند هزینه نگهداری، مصرف سوخت و آلودگی هوا را افزایش دهد؛ بنابراین، نوسازی موتورسیکلت‌ها علاوه بر جنبه صنعتی، با سیاست‌های حمل‌ونقل و محیط‌زیست نیز ارتباط دارد. بااین حال، نوسازی زمانی امکان‌پذیر است که محصولات جدید با نرخ قابل‌دسترس عرضه شوند. افزایش هزینه تولید از یک‌سو و کاهش قدرت خرید از سوی دیگر، می‌تواند عمر استفاده از موتورسیکلت‌های قدیمی را طولانی‌تر کند و تقاضای بالقوه برای محصولات جدید را به خرید واقعی تبدیل نکند.

در این میان، توسعه موتورسیکلت‌های کم‌مصرف و برقی نیز به زیرساخت شارژ، خدمات تعمیر و نگهداری، تأمین باتری و سیاست‌های حمایتی منسجم نیاز دارد. صرف افزایش تنوع محصول بدون ایجاد زیرساخت‌های مکمل، نمی‌تواند تحول پایداری در بازار ایجاد کند.

آینده این صنعت بیش از هر چیز به ثبات مقررات، دسترسی قابل‌پیش‌بینی به منابع تولید، تقویت قطعه‌سازی رقابتی و ایجاد تعادل میان نرخ محصول و قدرت خرید وابسته است. صنعت موتورسیکلت برای حرکت در مسیر توسعه، تنها به افزایش ظرفیت اسمی کارخانه‌ها نیاز ندارد، بلکه باید شرایط استفاده مستمر و اقتصادی از ظرفیت‌های موجود نیز فراهم شود.



### جهش هزینه اسقاط و فشار بر بازار

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت کشور در ادامه با انتقاد از اصلاح آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو گفت:

هزینه گواهی اسقاط برای تولیدکنندگان موتورسیکلت پیش از اصلاح مقررات، ۳ میلیون تومان بود، اما با تغییرات انجام‌شده به ۲۲ میلیون تومان افزایش یافته است.

وی با بیان اینکه چنین افزایشی به‌طور مستقیم بر هزینه تولید اثر می‌گذارد، افزود: تولیدکنندگان ناچارند هزینه‌های قانونی جدید را در محاسبات نرخ تمام‌شده لحاظ کنند و در نهایت، فشار ناشی از این افزایش به مصرف‌کنندگان منتقل خواهد شد. ضیامقدم خاطر نشان کرد: انجمن صنعت موتورسیکلت درخواست بازنگری در اصلاحیه مربوط به گواهی اسقاط را به نهادهای مسئول ارائه کرده و انتظار دارد این موضوع با بررسی کارشناسی و توجه به شرایط تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت موظف‌اند به ازای تولید هر چهار دستگاه، گواهی اسقاط معادل یک دستگاه را دریافت کنند. همچنین شماره‌گذاری محصولات به ارائه گواهی اسقاط معادل ۲۵ درصد تولید ماهانه وابسته است.

ضیامقدم در پایان تأکید کرد: مجموعه مشکلات ارزی، اختلال در واردات قطعات، کاهش سرمایه در گردش و افزایش هزینه‌های قانونی، شرایط تولید موتورسیکلت را دشوار کرده است و ادامه این روند می‌تواند به افت بیشتر تیراژ و تشدید مشکلات بازار منجر شود.