

گزارش

ثبت سفارش واردات موبایل پس از ۶ ماه توقف**حذف واردات گوشی‌های پرچم‌دار**

رئیس انجمن واردکنندگان موبایل، با اشاره به آغاز مجدد ثبت سفارش واردات تلفن همراه گفت؛ ثبت سفارش واردات موبایل از ابتدای سال متوقف شده بود و در این مدت، عمده گوشی‌های واردشده به کشور مربوط به سفارش‌های سال گذشته بود که پیش از پایان اسفند ثبت سفارش و تامین ارز شده بودند.

مهدی اسدی در گفت و گوی با ایرنا با اشاره به آخرین وضعیت ثبت سفارش ها در سال جاری اظهار داشت: از امروز امکان ثبت سفارش در سامانه جامع تجارت فراهم شده و قرار است در مرحله نخست، یک هشتم سابقه واردات بازرگانان به آنها اختصاص یابد تا بتوانند مجدداً نسبت به ثبت سفارش و تامین نیاز بازار اقدام کنند.

وی با بیان اینکه برآورد می شود حجم این سهمیه حدود ۲۴۵ میلیون دلار باشد، اظهار کرد: باز شدن ثبت سفارش اتفاق مثبتی برای بازار موبایل است، چراکه توقف چندماهه ثبت سفارش، روند ورود کالا به کشور را با مشکل مواجه کرده بود.

توقف ثبت سفارش تنها عامل گرانی نبود

رئیس انجمن واردکنندگان موبایل درباره تأثیر توقف ثبت سفارش بر قیمت تلفن همراه گفت: بسته بودن ثبت سفارش یکی از عوامل افزایش قیمت موبایل در ماه‌های گذشته بود، اما نمی‌توان افزایش قیمت‌ها را تنها به این موضوع نسبت داد و مجموعه‌ای از عوامل داخلی و خارجی در این زمینه مؤثر بوده‌اند.

وی ادامه داد: در بازار جهانی، قیمت حافظه و تراشه افزایش پیدا کرده و همین مسئله هزینه قطعات مورد استفاده در تلفن همراه را بالا برده است. از سوی دیگر، هزینه‌های لجستیک نیز تحت تأثیر شرایط موجود افزایش داشته و در برخی موارد رشد ۳۰ تا ۴۰ درصدی هزینه‌های حمل و نقل و لجستیک را شاهد بوده‌ایم.

اسدی تصریح کرد: افزایش نرخ ارز نیز عامل دیگری است که در کنار محدودیت ثبت سفارش، رشد قیمت جهانی قطعات و افزایش هزینه‌های لجستیکی، موجب افزایش قابل توجه قیمت تلفن همراه در بازار ایران شده است.

کاهش قیمت تلفن های همراه

وی با اشاره به واکنش بازار به خبر آغاز مجدد ثبت سفارش گفت: طی یکی دو روز اخیر، قیمت برخی کالاهای حدود ۵ تا ۱۵ درصد کاهش پیدا کرده است و انتظاری می‌رود در صورت تداوم روند واردات و افزایش عرضه، کاهش قیمت در برخی بخش‌های بازار ادامه داشته باشد. رئیس انجمن واردکنندگان موبایل با تأکید بر رقابتی بودن بازار تلفن همراه اظهار کرد: بازار موبایل تابع عرضه و تقاضاست و رقابت میان واردکنندگان نقش مهمی در قیمت‌گذاری دارد. زمانی که عرضه افزایش پیدا کند، رقابت نیز بیشتر می‌شود و واردکننده برای فروش سریع‌تر کالا و بازگشت سرمایه خود ناچار است قیمت رقابتی‌تری ارائه کند. وی افزود: بنابراین باز شدن ثبت سفارش می‌تواند با افزایش عرضه، بخشی از فشار موجود بر بازار را کاهش دهد؛ البته میزان کاهش قیمت به حجم واقعی واردات، نرخ ارز و شرایط جهانی بازار نیز بستگی خواهد داشت.

خبری از گوشی‌های پرچم‌دار نیست

اسدی درباره کالاهایی که در مرحله جدید امکان ثبت سفارش آنها فراهم شده است، گفت: در حال حاضر تمرکز ثبت سفارش جدید بر گوشی‌های زیر ۴۰۰ دلار است و فعلاً خبری از باز شدن ثبت سفارش گوشی‌های پرچم‌دار و لوکس نیست. وی افزود: بنابراین در این مرحله بیشتر گوشی‌های اقتصادی و میان‌رده وارد چرخه ثبت سفارش خواهند شد و برای گوشی‌های گران قیمت و پرچم‌دار از جمله برخی مدل‌های گران سامسونگ و آیفون، باید منتظر تصمیمات بعدی و تعیین تکلیف نحوه ثبت سفارش آنها بود. رئیس انجمن واردکنندگان موبایل با اشاره به کوچک شدن قابل توجه بازار تلفن همراه در سال‌های اخیر گفت: بازار موبایل ایران در سال ۱۴۰۰ حدود ۴ میلیارد دلار ارزش داشت، اما این بازار طی سال‌های اخیر به شدت کوچک شده است.

وی ادامه داد: آخرین آمارها نشان می‌دهد ارزش بازار در سال‌های اخیر به حدود بیش از یک میلیارد دلار رسیده و برآورد می‌شود حجم بازار در سال گذشته حدود یک میلیارد و ۲۰۰ تا یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار بوده باشد. اسدی خاطرنشان کرد: امسال نیز با توجه به اینکه حدود نیمی از سال گذشته و در ماه‌های ابتدایی ثبت سفارش جدیدی انجام نشده بود، هنوز نمی‌توان برآورد دقیقی از حجم واردات و اندازه بازار در پایان سال ارائه کرد.

وی با اشاره به کاهش قدرت خرید مردم گفت: کوچک شدن بازار موبایل الزیابط مستقیمی با شرایط اقتصادی و قدرت خرید مردم دارد. هرچه سفره مردم کوچک‌تر شود، کسب‌وکارها نیز کوچک‌تر می‌شوند و بازار تلفن همراه هم از این وضعیت تأثیر می‌پذیرد.

خرید گوشی‌های گران قیمت دشوار شده است

اسدی با بیان اینکه قدرت خرید مصرف‌کنندگان برای خرید گوشی‌های گران قیمت به شدت کاهش یافته است، اظهار کرد: خرید گوشی‌های پرچم‌دار و گران قیمت برای بسیاری از مردم دیگر امکان پذیر یا صرفه اقتصادی ندارد و تقاضای بازار بیشتر به سمت گوشی‌های اقتصادی و میان‌رده سوق پیدا کرده است. وی افزود: امروز حتی قیمت برخی گوشی‌های پایین‌رده نیز به بیش از ۲۵ تا ۳۰ میلیون تومان رسیده است؛ بنابراین طبیعی است که بخش قابل توجهی از مصرف‌کنندگان توان خرید گوشی‌های گران‌تر نداشته باشند. رئیس انجمن واردکنندگان موبایل تأکید کرد: در چنین شرایطی، افزایش عرضه گوشی‌های اقتصادی و میان‌رده می‌تواند به تامین نیاز بخش بیشتری از بازار کمک کند و افشار قیمتی موجود بکاهد. اسدی گفت: با توجه به آغاز ثبت سفارش و اختصاص سهمیه جدید به واردکنندگان، انتظار می‌رود روند عرضه در بازار بهبود پیدا کند. کاهش ۵ تا ۱۵ درصدی قیمت برخی گوشی‌ها در روزهای اخیر نیز نشان دهنده واکنش سریع بازار به اخبار مربوط به افزایش عرضه است.

وی افزود: با این حال، برای پیش بینی دقیق قیمت‌ها باید منتظر ماند و دید ثبت سفارش‌ها با چه سرعتی انجام می‌شود، چه میزان کالا وارد کشور خواهد شد و وضعیت نرخ ارز و قیمت جهانی قطعات چگونه پیش خواهد رفت؛ اما در مجموع، در صورت افزایش عرضه، احتمال تداوم روند کاهشی قیمت‌ها در بازار موبایل وجود دارد.

آرمان ملی – صدیقۀ بهزادپور: افزایش نرخ سوم بنزین به ۱۰ هزار تومان، بار دیگر بحث درباره سیاست‌های سوختی کشور و نحوه مدیریت مصرف بنزین را به یکی از موضوعات مهم اقتصادی تبدیل کرده است. گروهی بر این باور هستند که افزایش قیمت بنزین با توجه به نرخ تورم و شرایط حاکم بر جامعه، مسأله‌ای گریزناپذیر است که در صورت نظارت کافی از سوی دولت می‌تواند تعادلی در شرایط محاصره دریایی و چالش‌های تامین ارز برای واردات بنزین و... ایجاد کند. در این راستا برخی از کارشناسان بر این باور هستند که ابزارهای غیرقیمتی در این حیطه وجود دارند که در صورت توجه به آن می‌توان از افزایش قیمت بنزین و تأثیر مستقیم آن در سفر و معیشت مردم و تبعات ناراضی‌هایی ها... پرهیز کرد.

راهکارهای غیرقیمتی

به گزارش «آرمان ملی»، تصمیم افزایش قیمت نرخ سوم بنزین به ده هزار تومان در حالی از امروز اجرایی شود که به گفته فعالان این حوزه، هنوز بخشی از زیرساخت‌های مورد نیاز برای اجرای آن فراهم نشده و حتی جایگاه‌های سوخت برای رصد آنچه که در این باره پیش‌بینی شده، فراهم نگردیده است. از سوی دیگر، این پرسش مطرح است که آیا افزایش قیمت در این سطح می‌تواند به اصلاح الگوی مصرف و کاهش فشار بر منابع سوختی کشور منجر شود یا اینکه برای حل مسأله بنزین، باید به سراغ راهکارهای بنیادی‌تری رفت. ناصر رئیس‌فر، عضو هیأت مدیره انجمن جایگاه‌داران سوخت تهران، معتقد است مسأله بنزین را نمی‌توان با تصمیم‌های کوتاه‌مدت و صرفاً قیمتی حل کرد. از نگاه او، پیش از هر تصمیم باید رفتار مصرف‌کننده، نیاز جامعه و شرایط واقعی جایگاه‌ها مورد بررسی قرار گیرد. او همچنین بر ضرورت بازنگری در طرح‌های گازسوز کردن خودروها، آغاز این فرآیند از خط تولید خودروسازان و پرهیز از تبدیل غیراستاندارد خودروها تأکید کرد. رئیس‌فر ادامه داد: دولت بخشی از مدیریت و عملیات حوزه سوخت را به بخش خصوصی واگذار کند و معتقد است این بخش می‌تواند با هزینه‌ای به مراتب کمتر، بخشی از امور جایگاه‌ها را مدیریت کند.

درآمد ناچیز دولت

او درباره تأثیر افزایش نرخ سوم بنزین بر مصرف معتقد است: نمی‌توان انتظار داشت مسأله‌ای به این گستردگی با یک تصمیم قیمتی کوتاه‌مدت حل شود، چرا که بنزین یک کالای مصرفی است و هرگونه تصمیم درباره قیمت یا محدودیت آن باید پس از شناخت دقیق جامعه و رفتار مصرف‌کنندگان اتخاذ شود. علاوه بر این تجربه نشان داده است که وقتی محدودیتی در مسیر تأمین نیازهای مصرفی ایجاد می‌شود، فردی که به آن نیاز دارد تلاش می‌کند به هر شکل ممکن نیاز خود را برطرف کند و اگر سیاست‌گذاری بدون توجه به این واقعیت انجام شود، پیامدهای آن می‌تواند به بخش‌های مختلف جامعه سرایت کند. از نظر رئیس‌فر، ایجاد محدودیت بدون شناخت رفتار مصرف‌کننده محتمل است؛ زمینه‌ساز شکل‌گیری مسیرهای غیررسمی و حتی فساد در بخش‌هایی مانند تاکرها و نیروی انسانی شود. او با اشاره به سابقه طولانی خود در حوزه جایگاه داری گفت: برای رسیدن به راه حل واقعی، باید میان صاحب نظران گفت‌وگو و مناظره شکل بگیرد و تصمیم‌هایش از اجرا مورد نیاز سنجی قرار گیرند. یکی از مشکلات موجود این است که پیش از اجرای طرح‌ها، نیازسنجی کافی صورت نمی‌گیرد و مشارکت کارشناسان و فعالان میدانی در فرآیند تصمیم‌گیری به اندازه لازم مورد توجه قرار ندارد.

خودروهای گازسوز

رئیس‌فر گازسوز کردن خودروها را یکی از راهکارها معرفی و بیان کرد: این اقدام می‌تواند در سیاست‌های مربوط به مصرف سوخت مورد توجه قرار گیرد، اما اجرای این طرح بدون فراهم کردن الزامات آن امکان‌پذیر نیست. توسعه خودروهای گازسوز

«آرمان ملی» بررسی می‌کند

آغاز اصلاح قیمت بنزین



نیازمند ایجاد تعداد کافی جایگاه‌های عرضه گاز است و خود سوخت گاز نیز مسائل فنی و خطرات خاص خود را دارد که نمی‌توان آنها را نادیده گرفت. اگر قرار باشد خودروها گازسوز شوند، این فرآیند باید از اساس و در خط تولید خودروسازان انجام شود. تبدیل خودروهای موجود به شکل دستی و غیراستاندارد، به دلیل خطرات آن، قابل دفاع نیست و اگر قرار است سیاست گازسوز کردن خودروها دوباره دنبال شود، باید با نگاه کارشناسی، دلایل توقف یا تعلیق طرح‌های قبلی نیز بررسی شود.

سیاست‌های تشویقی و بازدارنده

این عضو انجمن جایگاه‌داران سوخت تهران معتقد است: نقطه شروع اصلاح باید خودروساز باشد. ابتدا باید خودرو از پایه و در فرآیند تولید به صورت گازسوز عرضه شود و پس از آن توسعه زیرساخت‌های جایگاهی در دستور کار قرار گیرد. اجرای ناقص طرح‌ها نمی‌تواند نتیجه مطلوبی به همراه داشته باشد و برای توسعه خودروهای گازسوز می‌توان از سیاست‌های تشویقی و حتی در مواردی سیاست‌های محدودکننده استفاده کرد. رئیس‌فر یادآور شد: موضوع خودروهای گازسوز در شرایط فعلی تا حدی تحت الشعاع توسعه خودروهای برقی قرار گرفته است و تا زمانی که زیرساخت‌های لازم ایجاد نشود، نمی‌توان درباره نتایج چنین سیاستی آمار قطعی ارائه کرد. با این حال، اصل موضوع همچنان نیازمند بررسی جدی است، زیرا اصلاح مصرف سوخت فقط با تغییر قیمت امکان‌پذیر نیست و باید مجموعه‌ای از سیاست‌های مکمل در کنار یکدیگر قرار گیرند. او توضیح داد: نحوه اجرای تغییر نرخ بنزین را نمونه‌ای از بی‌توجهی به زیرساخت‌ها است، چون تصمیم مربوط به نرخ جدید، پیش از آماده‌سازی کامل امکانات جایگاه‌ها با اقدام به تغییر قیمت شده است؛ به‌گونه‌ای که حتی برخی تلمبه‌ها و نمایشگرهای جایگاه‌ها برای نمایش ارقام جدید آماده نبودند. قطعاً تصمیم‌گیری در حوزه سوخت باید مبتنی بر پژوهش علمی و شناخت دقیق جامعه هدف باشد. این فعال در بازار انرژی گفت: نیاز و رفتار مصرف‌کننده در شمال، مرکز، شرق، غرب و جنوب تهران یکسان نیست و نمی‌توان برای همه این مناطق نسخه‌ای واحد و بدون شناخت شرایط واقعی پیچید. از نگاه رئیس‌فر، یکی از دلایل شکست برخی برنامه‌ها این است که تحقیق میدانی و شناخت جامعه هدف پیش از تصمیم‌گیری جدی گرفته نمی‌شود و این حلقه مهم در زنجیره سیاست‌گذاری به فراموشی سپرده شده است.

تأثیر خنثی افزایش قیمت

او درباره اثر افزایش نرخ سوم بنزین بر درآمدهای دولت

نیز معتقد است رقم ۱۰ هزار تومان در مقایسه با شرایط تورمی موجود، نمی‌تواند تحول قابل توجهی در منابع درآمدی دولت ایجاد کند. رئیس‌فر می‌گوید در شرایطی که نرخ ارز ممکن است طی چند ساعت تغییر کند و قیمت برخی کالاهای مصرفی مانند لبنیات و شیر حتی در فاصله یک شبانه‌روز چند بار افزایش یابد، افزایش نرخ بنزین در این مقیاس نمی‌تواند به‌تنهایی مشکل درآمدی دولت را حل کند. او معتقد است: افزایش قیمت سوخت به یک تصمیم اساسی‌تر نیاز دارد و نمی‌توان انتظار داشت با افزایش قیمت، تمام مشکلات موجود در این بخش برطرف شود. رئیس‌فر تأکید دارد که برای حل مسئله بنزین باید نواغ به این حوزه تغییر کند و به جای تمرکز صرف بر قیمت، مجموعه‌ای از راهکارهای ساختاری مورد بررسی قرار گیرد.

ظرفیت بخش خصوصی

رئیس‌فر درباره راهکار مناسب در این باره گفت: دولت باید فضای لازم را در اختیار بخش خصوصی قرار دهد تا امکان تولید بنزین در پالایشگاه‌های کوچک داخلی فراهم شود. فعالان بخش خصوصی آمادگی دارند بنزین تولیدشده را در جایگاه‌های تحت پوشش خود با قیمت تمام‌شده واقعی و بدون دریافت یارانه دولتی عرضه کنند تا ابتدا عملکرد این مدل در یک محدوده مشخص سنجیده شود و در صورت موفقیت، امکان توسعه آن به کل کشور وجود داشته باشد. رئیس‌فر معتقد است: بخش خصوصی می‌تواند در این حوزه کارآمدتر از ساختار دولتی عمل کند و یکی از مشکلات موجود را قریه شدن بدنه دولت می‌داند. از نگاه او، دولت باید بخشی از اختیارات خود را واگذار کند و اجازه دهد بخش خصوصی در مدیریت و مدیریت دنبال شود. بخش خصوصی آمادگی دارد و او ادامه داد: شرکت‌های فعال در این حوزه آمادگی دارند و مدیریت و عملیات نظارتی چهار تا پنج ناحیه از جایگاه‌های سوخت تهران را بر عهده بگیرند و این کار را با حدود یک سوم هزینه‌ای که اکنون دولت صرف می‌کند انجام دهند. البته تحقق چنین مدلی نیازمند آن است که دولت از دخالت‌های اضافی و چانه‌زنی‌های غیرضروری فاصله بگیرد و از حضور واقعی بخش خصوصی حمایت کند. رئیس‌فر اضافه کرد: حل مسئله بنزین با یک افزایش قیمت مقطعی امکان‌پذیر نیست و باید مجموعه‌ای از اصلاحات در حوزه تولید، مصرف، خودرو، زیرساخت و مدیریت دنبال شود. بخش خصوصی آمادگی حضور در این فرآیند را دارد و اگر دولت زمینه لازم را فراهم کند، می‌توان بخشی از مدیریت حوزه سوخت را به این بخش سپرد؛ مدلی که به اعتقاد من می‌تواند ضمن کاهش هزینه‌های مدیریتی، امکان آزمون راهکارهای جدید را نیز فراهم کند.

خبر

کرامت ویس کرمی:**تاکسی‌های اینترنتی دوگانه‌سوز می‌شوند**

مدیرعامل شرکت پخش فرآورده‌های نفتی با تأکید بر اینکه تغییر نرخ سوم بنزین فقط شامل استفاده از کارت جایگاه، ناوگان دولتی و خودروهای وارداتی و مناطق ویژه است، گفت: سهمیه‌های اول و دوم بنزین در کارت سوخت شخصی ۸۵ درصد نیاز مردم را رفع می‌کند. کرامت ویس کرمی در توضیح تصمیم جدید دولت برای افزایش نرخ بنزین کارت سوخت جایگاه‌ها اظهار داشت: این تصمیم از ابامداد ۱۷ شهریور اجرایی می‌شود و نرخ سوخت کارت جایگاه از پنج هزار تومان به ۱۰ هزار تومان تغییر می‌کند و باقی سهمیه‌های اول و دوم بدون تغییر در میزان و قیمت باقی خواهد ماند. وی با یادآوری اینکه برای خودروهای سواری قیمت سهمیه اول (۶۰ لیتر بنزین ۱۵۰۰ تومانی) و سهمیه دوم (۵۰ لیتر بنزین ۳ هزار تومانی) تغییر نخواهد کرد و سهمیه اول موتورسیکلت‌ها همچنان ۵۰ لیتر بنزین ۱۵۰۰ تومانی و ۲۰ لیتر بنزین سه هزار تومانی است، توضیح داد: افزایش استفاده از کارت شخصی یکی از اهداف این طرح است زیرا پس از اصلاح نرخ سوم که در آذر سال ۱۴۰۴ اعمال شد، آمار استفاده از کارت آزاد جایگاه‌ها از ۴۳ درصد به ۲۶ درصد رسید کاهش یافت. ویس کرمی با بیان اینکه استفاده از سهمیه‌های اول و دوم، پاسخگوی ۸۵ درصد نیاز مردم است، گفت: تغییر نرخ سوم بنزین فقط شامل استفاده از کارت جایگاه، ناوگان دولتی، خودروهای وارداتی و مناطق ویژه است. وی در خصوص کسانی که کارت سوخت ندارند و باید کارت المثنی دریافت کنند، گفت: در حال حاضر کارت سوخت هوشمند یک روزه صادر می‌شود و کافی است مالک خودرو مانند گذشته به پلیس ۱۰۰ یا سامانه https://www.niopdc.ir مراجعه کند.

این مدیر نفتی با بیان اینکه بین تولید و مصرف بنزین روزانه ۱۰ میلیون لیتر اختلاف وجود دارد، گفت: میزان مصرف در شهریورماه حتی به ۱۴۵ میلیون لیتر رسید در صورتی که میانگین توانایی تولید روزانه بنزین کشور ۱۲۲ میلیون لیتر است.

وجود ظرفیت مازاد در گاز مایع

مدیرعامل شرکت پخش فرآورده‌های نفتی درخصوص استفاده از سوخت‌های ان‌جی‌بی به عنوان یکی از اصلی‌ترین راهکارهای جبران ناترازی بنزین در کشور گفت: اکنون ۲۵۰۰ جایگاه سی‌ان‌جی‌بی ظرفیت ۴۰ میلیون مترمکعب در کشور وجود دارد که اکنون فقط ۱۲ میلیون مترمکعب از آن استفاده می‌شود در حالی که هر مترمکعب سی‌ان‌جی‌بی معادل یک لیتر بنزین است و خودروهای دوگانه‌سوز می‌توانند به جای استفاده از کارت جایگاه و بنزین ۱۰ هزار تومانی، از سی‌ان‌جی‌بی با قیمت ۳۳۵ تومانی استفاده کنند.

ویس کرمی استفاده از ظرفیت ال‌پی‌جی را از دیگر راه‌های کاهش ناترازی بنزین دانست و گفت: پالایشگاه‌های کشور روزانه ۷ هزار تن ال‌پی‌جی تولید می‌کنند که ۴ هزار تن آن مازاد ظرفیت داخل است که با ایجاد زیرساخت‌های لازم آمار استفاده از ال‌پی‌جی هم در کشور افزایش داد. وی درباره توسعه زیرساخت‌ها برای استفاده از خودروهای برقی نیز گفت: تاکنون بالغ بر ۲۲۰ تقاضای برای ایجاد ایستگاه شارژ خودروهای برقی اعلام آمادگی کردند که امیدواریم تا پایان شهریورماه ۱۰۰ جایگاه ایجاد شود.

نرخ سوم بنزین

مدیرعامل شرکت پخش فرآورده‌های نفتی با بیان اینکه با ایجاد نرخ سوم در آذرماه سال گذشته، مصرف بنزین ۶ درصد کاهش داد، پیش‌بینی کرد که با تغییر نرخ سوم، مصرف بنزین روزانه ۳ میلیون لیتر کاهش یابد که این عدد در ماه به ۹۰ میلیون لیتر می‌رسد.

ویس کرمی با تأکید بر اینکه از رده خارج شدن خودروهای فرسوده به کاهش مصرف بنزین کمک می‌کند، گفت: در سه سال گذشته ۷۰۰ هزار خودروی فرسوده از رده خارج شده است و دولت هدف گذاری کرده که سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده را از رده خارج کند.

وی از انعقاد قرارداد با برخی خودروسازان برای تولید وانت دوگانه سوز و پر دانه هزینه آن از محل صرفه جویی بنزین خبر داد و اظهار داشت: همچنین برای خودروهایی که در تاکسی‌های اینترنتی کار می‌کنند برنامه داریم تا خودروی آنها به طور رایگانه به دوگانه سوز سی‌ان‌جی‌بی یا ال‌پی‌جی تبدیل شود.

ویس کرمی در عین حال بر پرداخت طلب این کارگاه‌ها نیز تأکید کرد و افزود: اکنون شرکت‌های تبدیل کننده، ۳۰۵ هزار میلیارد تومان از دولت طلب دارند که هرچه سریع‌تر باید مطالبات آنها پرداخت شود. مدیرعامل شرکت پخش فرآورده‌های نفتی از هموطنان درخواست کرد: کسانی که نرخ‌های اول و دوم جوابگوی نیاز مصرف آنها است، به جای استفاده از کارت جایگاه از کارت شخصی خود استفاده کنند تا شرایط سوخت‌گیری در کشور بهتر شود و کارت‌های جایگاه‌ها دچار محدودیت نشوند.

کرده که تعرفه حمایتی برای خودروهای بنزینی اقتصادی و کم مصرف و تعرفه‌های تصاعدی برای خودروهای بنزینی لوکس و پر مصرف تعیین شود تا ضمن حمایت از واردات خودروهای اقتصادی، درآمد‌های دولت حفظ و از منابع ارزی صیانت شود.

همچنین دیوان محاسبات اعلام کرد که با تأکید بر اجرای تبصره ماده (۹) قانون هوای پاک، ضروری است سود بازرگانی خودروهای برقی و هیبریدی صفر و حقوق ورودی آنها در سطوح حمایتی تعیین شود.

گفتنی است در حالی که کشور با ناترازی جدی بنزین روبه‌روست، طرح افزایش تعرفه واردات خودروهای برقی از ۴ درصد و پلاگین هیبرید از ۱۵ درصد به ۱۰ درصد، می‌تواند قیمت این خودروها را به شدت افزایش دهد و بازار را بیش از پیش در اختیار گروهی خاص بگذارد؛ گذشته از این موضوع، همانطور که گفته شد در شرایطی که کشور با ناترازی جدی در تامین سوخت روبه‌رو بوده و مصرف سوخت خودروهای داخلی نیز بیش از استاندارد جهانی است، برای بسیاری از مردم این سوال مطرح می‌شود، که چرا در این شرایط که هم کلانشهرهای کشور با چالش آلودگی هواروبه‌رو هستند و هم ناترازی سوخت جدی است، هم قانون هوای پاک و هم قانون ساماندهی صنعت خودرو در حال نادیده گرفته شدن است.



یکنواخت ۱۰۰ درصدی، با احکام تکلیفی ماده (۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو، مبنی بر تعیین حقوق ورودی متناسب با حجم موتور، مصرف سوخت و میزان آلایندگی و همچنین ماده (۹) قانون هوای پاک، در تعارض است و تعرفه ۱۰۰ درصدی، همزمان با افزایش نرخ ارز محاسباتی گاز (ETS)، می‌تواند افزایش بیش از ۴۰ درصدی قیمت خودروهای اقتصادی را به دنبال داشته باشد.

این نهاد نظارتی بر اجرای کامل نظام تعرفه‌گذاری پلکانی توسط دولت و ابلاغ جدول جامع تعرفه‌ها بر مبنای شاخص‌های حجم موتور، مصرف سوخت و میزان آلایندگی تأکید و تصریح

در حالی که چندی پیش انجمن واردکنندگان خودرو نسبت به تبعات تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو هشدار داده بود، در همین راستا دیوان محاسبات بر اجرای تعرفه‌گذاری پلکانی و حمایت از خودروهای کم مصرف و برقی به عنوان راهکاری برای خروج از بحران سوخت و افزایش قیمت خودرو، تأکید کرد. به گزارش ایسنا، در روزهای گذشته، انجمن واردکنندگان خودرو طی نامه‌ای خطاب به رئیس قوه قضائیه با اشاره به گمانه زنی‌های مطرح شده درباره تغییر نظام تعرفه‌ای خودروهای وارداتی، اعلام کرد که این اقدام می‌تواند واردات خودروهای اقتصادی را از منفع عمومی خارج کرده و بر بازار خودرو، اشتغال، معیشت مردم و منابع ارزی کشور اثر بگذارد. در این نامه آمده است: «وزارت صنعت، معدن و تجارت طی مکاتبه‌ای به شماره ۵۹۴۲۲۹۹ مورخ ۷ شهریور ۱۴۰۵، موافقت فنی خود را با صدور مجوز مربوطه اعلام کرده در حالی که انجمن واردکنندگان خودرو ایران به عنوان شکل بخش خصوصی این حوزه، مخالفت خود را با افزایش نرخ تعرفه واردات خودرو اعلام می‌کند.»

این انجمن با اشاره به شرایط فعلی بازار و مشکلات موجود در مسیر واردات، تأکید کرد که اعمال تعرفه یکسان ۱۰۰ درصدی می‌تواند واردات خودروهای اقتصادی را از صرفه اقتصادی خارج و زمینه افزایش قیمت‌ها، سود جویی و

تشدید تورم در بازار خودرو را فراهم آورد. این انجمن همچنین نسبت به پیامدهای این تصمیم بر اشتغال و فعالیت فعالان این حوزه هشدار داده و گفت: تغییر تعرفه‌ها می‌تواند به کاهش ظرفیت واردات و اثرگذاری بر منابع ارزی کشور منجر شود و خواستار بررسی همه جانبه آثار اقتصادی و اجتماعی تغییر تعرفه‌ها بر بازار خودرو، معیشت مردم، اشتغال و صنعت خودرو شد.

امروز نیز، دیوان محاسبات کشور نسبت به این موضوع واکنش نشان داده که همین مسأله گمانه زنی‌ها درباره احتمال محقق شدن تعرفه ۱۰۰ درصدی را افزایش می‌دهد؛ به طوری‌که دیوان محاسبات اعلام کرده که اعمال تعرفه