

اخبار کوتاه

رشد ۲۰ تا ۱۲۵ میلیون تومانی قیمت خودرو در کمتر از دو هفته

قیمت خودروهای داخلی در آذر ۱۴۰۴ بارششد ۲۰تا۱۲۵ میلیون تومانی همراهشد:سورن پلاس، دنا پلاس وپژو ۲۰۷ بیشترین افزایش را تجربه کردند. بررسی آخرین قیمت‌ها در بازار خودروهای داخلی نشان می‌دهد که در فاصله حدود دو هفته، قیمت بسیاری از خودروها با افزایش چشمگیری مواجه‌شده‌است. این تغییرات در حالی رخ داده که طی همین مدت نرخ دلار نیز روند صعودی داشته و فشار بر بازار خودرو را تشدید کرده است. بر اساس اطلاعات به‌دست‌آمده، سورن پلاس (XUV۷) با افزایش ۴۰ میلیون تومانی از ۸۸۰ میلیون تومان در ۳۰ آبان به ۹۲۰ میلیون تومان در ۱۳ آذر رسید. همچنین نسخه فول سورن پلاس رشد قیمتی بیش از ۱۲۵ میلیون تومان را تجربه کرده و به ۱۰۱۷۰۰ میلیارد تومان رسید. در بخش خودروهای دنا، دنا پلاس ۵دنده با افزایش ۵۰میلیون تومانی به ۱۰۱۷۰۰ میلیارد تومان و دنا پلاس روبرو اتوماتیک (پیشنال) با رشد ۷۵ میلیون تومانی به ۱۰۴۵۰۰ میلیارد تومان رسیدند. خودروهای پژو نیز افزایش قیمت قابل توجهی داشته‌اند. پژو ۲۰۷ موتور TU۳ از ۹۲۰میلیون تومان به ۹۶۰ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ دنده‌ای پانوراما با افزایش ۴۰ میلیون تومانی به ۱۰۱۶۰۰ میلیارد تومان رسید. در همین حال، پژو ۲۰۷ اتوماتیک با رشد ۷۵میلیون تومانی به ۱۰۱۳۷۰۰ میلیارد تومان افزایش یافته‌است. در میان خودروهای جدیدتر، ری را با رشد ۲۰ میلیون تومانی به ۱۰۸۷۰۰ میلیارد تومان رسید و شاهین اتوماتیک G نیز با ۳۵میلیون تومان افزایش به ۱۰۳۰۰۰ میلیارد تومان رسید. سایر خودروهای اقتصادی مانند ساسانا اتوماتیک و ساینا S نیز به ترتیب ۸۶۰ و ۶۸۰میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. به طور کلی، این دامه‌ها نشان می‌دهد که با وجود ثبات نسبی بازار در ماه‌های اخیر، روند صعودی دلار تأثیر مستقیمی بر افزایش قیمت خودروهای داخلی داشته و برخی مدل‌ها را کوردشکنی قیمتی را تجربه کرده‌اند. کارشناسان اقتصادی معتقدند که ادامه روند افزایشی دلار می‌تواند باعث افزایش بیشتر قیمت خودروهای داخلی در ماه‌های پیش رو شود.

تولید تابر هشت رصد رشد کرد

عضو هیات مدیره انجمن صنعت تابر ایران را تا تأکید بر رفع محدودیت‌های ارزی در تأمین مواد اولیه این صنعت گفت؛ امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته بارشدهشت درصدی در تولید تابر روبرو هستیم. جمال میرزایی در گفت‌وگو با بیان اینکه ۹۵درصد نیاز کشور به تابر در بخش سوایی با تولید داخل تأمین می‌شود، افزود: تنها بخشی از سازها برای برندهای‌های خاص با واردات تأمین می‌شود و از این رو کمبودی در بازار تابر مشاهده نمی‌شود. عضو هیات مدیره انجمن صنعت تابر ایران تولید سالانه تابر در کشور را ۲۴ میلیون قطعه برآورد کرد و افزود: پیش‌بینی ما برای سال آینده تا ۲۶ میلیون حلقه تابر است. وی با بیان اینکه تولید داخلی تابرهای فوق سنگین برای ماشین آلات معدنی را نداریم گفت: در حال برنامه ریزی برای تولید داخل تا یک سال آینده هستیم اکنون این تابرها وارداتی است. میرزایی عنوان کرد: در حوزه تابرهای اتوبوسی و باری ظرفیت تولید ۴۵درصدی داریم که به خاطر قیمت‌گذاری دولتی ۱۵ درصد کمتر از ظرفیت تولید می‌شود چرا که بیشتر تولیدکنندگان با مشکل نقدینگی روبرو هستند. وی با بیان اینکه در تأمین مواد اولیه و ثبیت سفارش‌ها با محدودیت ارزی روبرو هستیم گفت: سامانه‌ها از جمله سامانه جامع تجارت دارای اختلال است و قطعی‌های زیادی دارد از این رو در ثبیت سفارش و ترخیص کالا با مشکل روبرو هستیم. عضو هیات مدیره انجمن صنعت تابر ایران ابراز کرد: محدودیت ارزی و عدم تخصیصی که وجود دارد باعث شده‌است تا بتوانیم نیاز مواد اولیه و تابر برخی از خودروهای وارداتی را تأمین کنیم که امیدواریم در این زمینه تسریع صورت بگیرد.

ورود خودروهای سواری عراقی گذر موقت از مرز چذابه آغاز شد

بر اساس اعلام گمرک ایران، ورود موقت خودروهای سواری عراقی به ایران از مرز چذابه آغاز شد. گمرک جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد: به دنبال توافقات و مذاکرات صورت گرفته میان مسئولان ۲کشور ایران و عراق، از روز شنبه ۱۱ آذر ۱۴۰۴، مرز چذابه شاهد آغاز تردد خودروهای سواری «ورود موقت» شد. این رویداد نقطه عطفی در توسعه تعاملات مرزی و تسهیل رفت‌وآمد میان دو ملت به شمار می‌رود. در نخستین ساعات این مراسم، مدیر گمرک چذابه با بررسی دقیق مدارک خودروهای عراقی و انجام هماهنگی‌های لازم، مجوز ورود آنها را صادر کرد. این اقدام، علاوه بر تقویت روابط اقتصادی و اجتماعی، نویدبخش رونق بیشتر در مبادلات مرزی و تسهیل سفرهای مردمی خواهد بود.

طلاي جهانی در اوج ۴۲۰۰ دلاری قفل شد

قیمت هر اونس طلا در معاملات روز پنجشنبه بازار جهانی در بالای مرز ۴۲۰۰ دلار ثابت ماند که ناشی از داده‌های ضعیف اشتغال بخش خصوصی آمریکا بود که پیش‌بینی‌های برای کاهش نرخ بهره آمریکا در جلسه سیاست پولی فدرال روزرو هفته آینده را تقویت کرد. بهای هر اونس طلا برای تحویل فوری، در معاملات روز جاری در سطح ۴۲۰۷ دلار و ۵۶ سنت بدون تغییر ماند و ثابت ایستاد. بهای هر اونس طلا در بازار معاملات آتی آمریکا برای تحویل در دسامبر، با ۰۱۰ درصد افزایش، به ۴۲۳۷ دلار و ۵۰ سنت رسید. ارزش دلار آمریکا روز پنجشنبه، پس از آنکه داده‌های اقتصادی ضعیف‌تر از حد انتظار، پیش‌بینی‌های برای کاهش نرخ بهره فدرال روزرو در جلسه هفته آینده را تقویت کرد به پایین‌ترین سطح پنج هفته اخیر رسید. گزارش اشتغال ملی نوامبر ADP در روز چهارشنبه، نشان داد که تعداد مشاغل بخش خصوصی آمریکا در نوامبر ۳۲ هزار شغل کاهش یافته که کمتر از پیش‌بینی اقتصاددانان برای افزایش ۱۰ هزار شغل بوده است.

توسعه صنعتی کشور با قانون تجارت مرزی



ماون اداره امور استان‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: اجرای قانون ساماندهی تجارت مرزی، ظرفیت مهمی برای توسعه صنعتی، تکمیل زنجیره‌های ارزش و افزایش ارزش افزوده در کشور ایجاد کرده‌است. فرشاد زاهد شامگاه پنجشنبه در حاشیه نشست سالانه معاون امور معادن و صنایع معدنی وزارت صمت و مدیران کل صمت استان‌ها در اصفهان در گفت‌وگو با ایرنا افزود: تحقق توسعه صنعتی مستلزم تقویت فضای کسب‌و کار با رویکرد تسهیل‌گری و تنظیم‌گری در کنار فراهم‌سازی زیرساخت‌های فنی و تأمین ماشین‌آلات است تا بخش خصوصی بتواند نقش پررنگ‌تری در پیوند اقتصاد ایران با اقتصاد جهانی ایفا کند. وی با اشاره به تصویب قانون «ساماندهی و نظارت بر تجارت مرزی (کولبری و ملوانی) و ایجاد اشتغال پایدار مرزنشینان» گفت: آیین‌نامه‌های اجرایی این قانون از بهمن‌ماه سال گذشته تدوین و از تیرماه سال جاری با وجود برخی نواقص، با شیب ملایم وارد مرحله اجرا شد. معاون اداره امور استان‌های وزارت صمت اظهار داشت: ۱۰ درصد از حجم واردات سالانه کشور به این قانون اختصاص یافته است؛ رقمی که امسال حدود ۲ تا ۶ میلیارد دلار برآورد و پیش‌بینی می‌شود سال آینده به ۱۲ تا ۱۳ میلیارد دلار افزایش یابد.

ایجاد اشتغال پایدار ندارند و در نتیجه فشار بیکاری بر نیروی کار افزایش می‌یابد. از سوی دیگر، رانت‌جویی و دسترسی نامتوازن به منابع، شکاف میان گروه‌های ذی‌نفع و سایر اقشار جامعه را عمیق‌تر می‌کند. این چرخه نابرابری، اعتماد عمومی به سیاست‌های اقتصادی را کاهش داده و احساس بی‌عدالتی را در جامعه تقویت می‌کند. در نهایت، پیامدهای سیاسی نیز قابل توجه‌اند. حمایت‌های ناکارآمد حلقه‌ای از ذی‌نفعان قدرت‌مند ایجاد کرده که منافقان در تداوم وضعیت موجود است. این گروه‌ها با نفوذ سیاسی و اقتصادی خود، هر گونه اصلاح ساختاری را با مقاومت جدی مواجه می‌سازند. نتیجه آن، تثبیت چرخه ناکارآمدی و دشوارتر شدن مسیر اصلاحات بنیادین است. در چنین شرایطی، سیاست‌گذار نه تنها از اهداف توسعه‌ای دور می‌شود، بلکه با افزایش هزینه‌های اجتماعی و اقتصادی، مشروعیت سیاست‌های حمایتی نیز زیر سؤال می‌رود.

مسیر اصلاحات بنیادین

نخستین گام در اصلاح سیاست‌های حمایتی، شفاف‌سازی تخصیص منابع است. تازمانی که داده‌های مربوط به تسهیلات بانکی، ارز تخصیصی و یارانه‌ها به‌طور عمومی منتشر نشود، امکان نظارت اجتماعی و کارشناسی بر عملکرد سیاست‌گذار وجود ندارد. شفافیت نه تنها مانع شکل‌گیری رانت‌های پنهان می‌شود، بلکه زمینه را برای ارزیابی دقیق کارایی حمایت‌ها فراهم می‌سازد. در کنار آن، حذف امتیازات انحصاری و باز کردن بازار برای رقابت سالم داخلی و خارجی، می‌تواند انگیزه نوآوری و بهره‌وری را در صنایع تقویت کند. گام دوم، زمان‌دار کردن حمایت‌ها و مشروط کردن آن‌ها به عملکرد واقعی بنگاه‌ها است. حمایت باید به‌عنوان یک فرصت محدود تلقی شود، نه یک امتیاز دائمی. تعیین سقف زمانی مشخص برای هر نوع حمایت و پیوند آن با شاخص‌های بهره‌وری و صادرات، باعث می‌شود تنها بنگاه‌هایی که توان رقابت و رشد دارند از حمایت‌ها بهره‌مند شوند. در مقابل، صنایع ناکارآمد که نتوانند باردهی خود را افزایش دهند، باید از چرخه حمایت خارج شوند تا منابع به سمت بخش‌های مولد هدایت شوند. در نهایت، تقویت نهادهای نظارتی مستقل و ایجاد سازوکارهای ارزیابی مستمر، شرط لازم برای موفقیت اصلاحات است. بدون نظارت مؤثر، حتی بهترین سیاست‌ها نیز در اجرا به رانت و ناکارآمدی تبدیل خواهند شد. نهادهای نظارتی باید بتوانند عملکرد صنایع را به‌طور شفاف گزارش دهند و در صورت مشاهده انحراف، حمایت‌ها را قطع کنند. تنها با چنین اصلاحات بنیادینی است که می‌توان امید داشت حمایت از تولید به جای توزیع رانت، به موتور محرک توسعه صنعتی، افزایش اشتغال و هم‌راستایی با اهداف برنامه‌های توسعه تبدیل شود.



خود را به رقابت برای دریافت امتیاز، تسهیلات ارزان و ارز ترجیحی می‌دهد. چنین فضای انگیزه‌زنده تولید و نوآوری را از بین می‌برد و به جای افزایش بهره‌وری، بنگاه‌ها را به سمت حفظ وضعیت موجود سوق می‌دهد. ضعف نظارت و نبود نظام ارزیابی شفاف نیز این چرخه ناکارآمدی را تشدید کرده است. وقتی معیارهای مشخصی برای سنجش عملکرد بنگاه‌ها وجود ندارد و حمایت‌ها بدون شرط و نظارت پرداخت می‌شوند، سیاست‌گذار عملاً به تزییق منابع بسنده می‌کند. این روند نه تنها به اصلاح ساختار تولید منجر نمی‌شود، بلکه حلقه‌ای از ذی‌نفعان قدرتمند را شکل می‌دهد که برای تداوم حمایت‌های بی‌ضابطه تلاش می‌کنند و هر گونه اصلاح جدی را با مقاومت روبرو می‌سازند.

پیامدهای تداوم وضعیت موجود

تداوم حمایت‌های بی‌ضابطه و غیرمشروط در اقتصاد ایران، نخستین پیامد خود را در عرصه اقتصادی نشان می‌دهد. وقتی منابع عظیم به جای هدایت به صنایع رقابت‌پذیر و نوآور، صرفاً به‌بای بنگاه‌های ناکارآمد اختصاص می‌یابد، نتیجه آن کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری مولد، فرار سرمایه و رکود صنعتی است. این روند نه تنها مانع شکل‌گیری صنایع جدید می‌شود، بلکه ظرفیت‌های موجود را نیز در چرخه‌ای از وابستگی به حمایت‌های دولتی گرفتار می‌کند و مسیر رشد پایدار را مسدود می‌سازد. در سطح اجتماعی، پیامدهای بی‌ضابطه به شکل افزایش بیکاری و گسترش نابرابری نمایان می‌شود. صنایع ناکارآمد که با حمایت‌های بی‌ضابطه سرپا مانده‌اند، توان

هشدار درباره افزایش زباله‌های پلاستیکی در کشور



رئیس اتاق اصناف تهران بر ضرورت فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی استفاده از کیسه‌های پارچه‌ای و کاغذی به جای کیسه‌های پلاستیکی تأکید کرد. حمیدرضا رستگارپور در نشست بررسی راهکارهای بهبود توزیع کالا با هدف کاهش ضایعات اظهار کرد: استفاده گسترده از کیسه‌های پلاستیکی، علاوه بر پیامدهای جدی برای محیط‌زیست، هزینه‌های قابل توجهی نیز به کشور تحمیل می‌کند. او با اشاره به اهمیت همراهی مردم در اجرای اقدامات محیط‌زیستی افزود: همکاری شهروندان در استفاده از کیسه‌های کاغذی و پارچه‌ای در فروشگاه‌ها نقش تعیین‌کننده دارد. رئیس اتاق اصناف تهران بیان کرد: طی سال‌های گذشته، به دلیل نبود برنامه‌ریزی مناسب، برخی رفتارهای نادرست و ناپایدار در جامعه رایج شده که این موضوع به آلودگی‌های گسترده و مشکلات جدی محیط‌زیستی منجر شده‌است. وی ادامه داد: یکی از چالش‌های مهم، مصرف بی‌رویه منابعی مانند آب، گاز و برق است؛ در حالی که پس از مصرف، توجه کافی به مدیریت و کاهش مصرف صورت نمی‌گیرد و همین موضوع هم هزینه‌های سنگینی به کشور وارد می‌کند و هم آسیب‌های جبران‌ناپذیری به محیط‌زیست می‌زند. رستگارپور گفت: الگوی مصرف کیسه‌های پلاستیکی نیز نیازمند اصلاح است.

«تجارت» از هدر رفت منابع ارزی و ریالی در سایه انحصار، رانت و نبود بهره‌وری گزارش می‌دهد

صنعت در بن‌بست حمایت‌های بی‌ضابطه

گروه صنعت و تجارت: در سال‌های اخیر، حمایت از تولید ملی به یکی از چالش‌ترین محورهای سیاست‌گذاری اقتصادی ایران تبدیل شده است. دولت و نهادهای مالی هر ساله منابع عظیمی از ارز و ریال را به بخش صنعت اختصاص می‌دهند؛ اما آمارها نشان می‌دهد که این حمایت‌ها نه تنها به جهش تولید منجر نشده، بلکه فاصله قابل توجهی میان اهداف کلان برنامه‌های توسعه و واقعیت‌های اقتصادی کشور باقی مانده است. این تناقض، بر سرش‌های جدی درباره کارآمدی سیاست‌های حمایتی و نحوه تخصیص منابع ایجاد کرده است. به گزارش «تجارت»، مسئله اصلی آن است که ساختار حمایت‌ها در ایران بیشتر بر ابزارهای ناکارآمدی همچون ایجاد انحصار، محدودیت واردات و توزیع یارانه‌های بی‌ضابطه استوار شده است. در چنین شرایطی، حمایت‌ها به جای آنکه موتور محرک تولید باشند، به چرخه‌ای از رانت و ناکارآمدی بدل شده‌اند؛ چرخه‌ای که منابع عظیم را می‌بلعد اما خروجی آن نه رشد پایدار است و نه هم‌راستایی با اهداف توسعه‌ای اقتصاد ایران طی دودهمه اخیر با نوسانات شدید رشد مواجه بوده است. میانگین رشد اقتصادی کمتر از اهداف برنامه‌های توسعه باقی مانده و سهم بخش صنعت از تولید ناخالص داخلی کاهش یافته است. در مقابل، بخش خدمات و نفت همچنان وزن بیشتری دارند. این وضعیت نشان می‌دهد که حمایت‌های گسترده نتوانسته‌اند ساختار اقتصاد را به سمت تولید صنعتی پایدار تغییر دهند. بر اساس آمارهای بانک مرکزی، تا آذر ۱۴۰۴ بیش از ۲۷ میلیارد دلار ارز برای واردات کالا‌های مرتبط با صنعت اختصاص یافته است. همچنین در شش‌ماه نخست همان سال، بخش تولید و صنعت بیشترین سهم از تسهیلات شبکه بانکی را دریافت کرده‌اند. با این حال، شاخص بهره‌وری کل عوامل تولید (TFP) در ایران منفی تا نزدیک به صفر بوده است؛ یعنی تزییق منابع به افزایش کارایی منجر نشده است.

تناقض منابع و نتایج

با وجود تخصیص گسترده منابع ارزی و ریالی به بخش صنعت، خروجی‌های اقتصادی ایران همچنان با اهداف کلان توسعه فاصله دارد. بیش از ۳۲ میلیارد دلار ارز برای واردات کالا‌های صنعتی تا آذر ۱۴۰۴ و سهم بالای تسهیلات بانکی در نیمه نخست همان سال، نشان‌دهنده حجم عظیم حمایت‌هاست؛ اما شاخص‌های کلیدی مانند بهره‌وری کل عوامل تولید و رشد صادرات صنعتی، بهبود قابل توجهی نداشته‌اند. این وضعیت نشان می‌دهد که تزییق منابع به‌تنهایی نمی‌تواند موتور تولید را روشن کند، بلکه در غیاب سازوکارهای نظارت و ارزیابی، منابع صرفاً به بقای ناکارآمد کمک کرده‌اند. تناقض اصلی در اینجااست که مسئله اقتصاد ایران کمبود منابع نیست، بلکه نحوه تخصیص و استفاده از آن هاست.

دو سال تأخیر در واردات خودروهای برقی و هیبریدی، کمبود زیرساخت و تداوم آلودگی هوا

وعده‌های برقی محقق نشده

در شهرهای بزرگ ایفا می‌کنند. جایگزینی این خودروها با نمونه‌های برقی و هیبریدی می‌توانست نقش مهمی در کاهش آلایندهی هوا و بهبود کیفیت زندگی شهروندان داشته باشد. خودروهای برقی با صفر بودن آلایندهی مستقیم و خودروهای هیبریدی با کاهش قابل توجه مصرف سوخت و انتشار گازهای مضر، گامی مؤثر در کاهش آلودگی و وابستگی به سوخت‌های فسیلی بودند. با این حال، کندی روند واردات، هزینه بالای خرید و محدودیت زیرساخت، تحقق این هدف را با تأخیر مواجه کرده است.

کمبود زیرساخت

بر این اساس، یکی از مهم‌ترین چالش‌ها برای توسعه بازار خودروهای برقی، نبود زیرساخت مناسب برای شارژ است. جایگاه‌های شارژ موجود در کشور محدود و پراکنده بوده و اغلب در شهرهای بزرگ و مناطق پرجمعیت تمرکز دارند؛ به عنوان نمونه در تهران ۱۵ ایستگاه شارژ خودروهای برقی نصب شده است. در بسیاری از شهرهای کوچک و مسیرهای بین‌شهری، شبکه شارژ عملاً وجود ندارد یا بسیار محدود است، به‌طوری که رانندگان خودروهای برقی نمی‌توانند سفرهای طولانی یا حتی روزمره خود را با اطمینان انجام دهند. این محدودیت زیرساختی باعث شده که بسیاری از مصرف‌کنندگان از خرید خودروهای برقی منصرف شوند. حتی افرادی که تمایل به استفاده از خودروهای کم‌مصرف دارند، با نبود جایگاه‌های شارژ مطمئن و پراکنده، نگرانی از دسترسی به انرژی و طول عمر باتری را دارند. نتیجه این شرایط، کاهش استقبال عمومی و کندشدن روند واردات و استفاده از خودروهای برقی در کشور است. کارشناسان صنعت خودرو تأکید دارند که بدون توسعه یک شبکه گسترده، یکپارچه و قابل اعتماد برای شارژ، خودروهای برقی نمی‌توانند نقش واقعی خود را در کاهش مصرف سوخت و آلودگی ایفا کنند. همچنین، نبود استانداردهای مشخص برای شارژ و عدم هماهنگی میان بخش خصوصی و دولت در توسعه این زیرساخت‌ها، یکی از دلایل اصلی عدم موفقیت سیاست‌های حمایتی در حوزه خودروهای کم‌مصرف به شمار می‌رود.

وعده‌های نافرجام

از سویی دیگر، کارشناسان صنعت خودرو معتقدند که تنها کاهش تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبریدی نمی‌تواند به تنهایی انگیزه کافی برای توسعه بازار این خودروها ایجاد کند. در واقع، بسیاری از مصرف‌کنندگان با وجود تعرفه‌های پایین، همچنان به دلیل قیمت بالاتر خودروهای برقی نسبت به نمونه‌های سوختی

گروه صنعت و تجارت: از سال ۱۴۰۲ وعده واردات خودروهای برقی و هیبریدی داده شده، اما وعده‌ها هنوز عملی نشده و بازار خودروهای کم‌مصرف در کشور چندان تقویت نشده است.

به گزارش «تجارت»، اخیراً قلمه مهاجرانی سخنگوی دولت با اشاره به سیاست‌های حمایتی اعلام کرده است: «حمایت از واردات خودروهای کم‌مصرف در دستور کار دولت است و خودروهای هیبریدی با تعرفه ۱۵ درصد و خودروهای برقی با تعرفه چهار درصد در نظر گرفته شده‌اند.» این اظهارات در حالی صورت گرفته که از سال ۱۴۰۲ تا کنون واردات خودروهای برقی و هیبریدی یکی از موضوعات مورد توجه در حوزه صنعت و تجارت کشور بوده است. حتی در مقطعی، مسئولان وقت حتی وعده واردات ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو برقی را داده بودند، وعده‌ای که همچنان روی کاغذ باقی مانده است؛ به عنوان نمونه عباس علی‌آبادی، وزیر وقت صنعت، معدن و تجارت، در همان سال وعده داد که واردات این خودروها با هدف کاهش مصرف سوخت فسیلی، حمایت از محیط‌زیست و افزایش گزینه‌های حمل و نقلی مدرن برای شهروندان اجرایی خواهد شد. با این حال، بیش از دو سال از آن وعده‌ها گذشته و هنوز دولت با وجود اعلام مکرر حمایت‌ها، نتوانسته برنامه‌ای جامع و عملیاتی برای واردات خودروهای کم‌مصرف ارائه دهد.

در واقع بررسی‌ها نشان می‌دهد که روند عملی واردات خودروهای برقی و هیبریدی بسیار کند بوده؛ بر اساس آمار رسمی، در ۷ ماهه اول امسال تنها ۳۱ هزار دستگاه خودرو، شامل نمونه‌های بیزینی و برقی، وارد کشور شده است. از سویی دیگر طبق اعلام متولیان، تا انتهای بهار امسال تعداد خودروهای برقی در کشور به حدود ۱۰ هزار دستگاه رسیده است. کارشناسان معتقدند این روند پایین و محدودیت زیرساخت‌ها باعث شده وعده‌های دولت در زمینه کاهش مصرف سوخت و حمایت از محیط‌زیست عملی نشود.

تشدید آلودگی هوا

این وضعیت در حالیست که مسئله آلودگی هوا یکی از مهم‌ترین دلایل ضرورت واردات خودروهای کم‌مصرف است. بیش از ۲۲ میلیون خودروی فرسوده در کشور در حال تردد هستند که سهم عمده‌ای در افزایش آلاینده‌های شهری و جاده‌ای دارند. این خودروها علاوه بر مصرف بالای سوخت، انتشار گازهای گلخانه‌ای و ذرات معلق، نقش مستقیم در افزایش بیماری‌های تنفسی و مشکلات بهداشتی