

رئیس کمیته خودروی اتاق بازرگانی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» مطرح کرد:

زیان شهرداری به اتوبوس سازان با واردات و بی‌نظمی در پرداخت‌ها



زاهرا موختکار

چندسالی است که ناوگان حمل‌ونقل عمومی با کمبود و فرسودگی مواجه است و در برهه‌هایی مانند اربعین که تقاضای مسافرت‌های زمینی افزایش می‌یابد، این بحران و چالش به نحو پارتزتری خود را نشان می‌دهد.

اتوبوس‌سازانی وجود دارند که مشغول به تولید داخلی اتوبوس هستند و سسال‌های گذشته جزو افتخارات دولت در خودکفایی محسوب می‌شدند. اما در سسال‌های اخیر گویا ریکس‌دولت عوض شده و مشغول واردات اتوبوس و اخیرا هم اتوبوس دست‌دوم است. در اول مردادماه، تصویب‌نامه هیأت وزیران در خصوص مجاز بودن وزارت صنعت، معدن و تجارت نسبت به ثبت سفارش ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس برون‌شهری به منظور توسعه حمل و نقل عمومی مسافر با عمر کمتر از ۵ سال، از سوی گمرک ایران به گمرکات اجرائی ابلاغ و سودبازرگانی واردات اتوبوس ۵ درصد تعیین شد. در این میان چند پرسش مطرح است: آیا توان داخلی تولید اتوبوس موجود نیست که دولت در صد واردات اتوبوس‌های دست‌دوم است؟ چه مشکلاتی در راه تولیدکنندگان داخلی وجود دارد که قادر به تامین کمبود ناوگان حمل‌ونقل کشور نیستند؟

پیش‌بینی واردات ۲۰۰ دستگاه اتوبوس پیش از آغاز سفرهای اربعین

رئیس‌ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت کشور گفت: براساس پیش‌بینی‌ها در صورت همکاری ارگان‌های مربوطه مراحل واردات ۲۰۰ دستگاه اتوبوس پیش از آغاز سفرهای انجام می‌شود. به گزارش مهر، علیرضا احمدی فینی اظهار کرد: در راستای واردات ۲ هزار دستگاه اتوبوس در تاریخ ۱۷ مهر ماه، این‌نامه اجرائی ابلاغ شد؛ بنا بود تا طبق مصوبه هیأت وزیران صادر کرده بودند، روند تأیید و تشخیص در سازمان راهدار طی شود. او افزود: همچنین قرار شد تا مراحل دیگر مانند شناسایی کالا، تخصیص ارز، تأمین ارز و تأییدیه نهایی در وزارت صنعت، معدن و تجارت طی شود. در سازمان راهدار، هر جمله‌ای پس از تأیید شناسایی کالا و تأیید اولیه ارزی که با عنوان محدودیت ثبت سفارش سابقه محسوب می‌شود که پس از این سازمان راهدار به عنوان متولسی وارد چرخه واردات اتوبوس‌های می‌شود.

یکی از مشکلات اتوبوس سازان این است که اکثر خریداران آنها پول خوبی به این تولیدکنندگان پرداخت نمی‌کنند. اگر اتوبوس سازان مطمئن باشند که مبلغ پیش‌پرداخت به موقع پرداخت خواهد شد، مطمئن باشند که آنها کمبود حمل و نقل داخلی را جبران می‌کنند

این مقام مسئول تصریح کرد: در مراحل که در راستای واردات اتوبوس برعهده سازمان راهداری بود، تمام انجام شده و برخی از شرکت‌های مربوطه در مراحل تخصیص ارز برای واردات هستند و تا به امروز ۲۲ دستگاه ناوگان اتوبوس از دو هزار دستگاه تصویب شده از گمرکات کشور ترخیص شده و ۱۵۰ دستگاه دیگر در مراحل نهایی ثبت سفارش هستند.

تحقیر تولید داخل توسط شهرداری

چندی پیش نیز شهردار تهران از خرید اتوبوس برقی از چین خبر داد. به گزارش ایلنا، علیرضا زاکانی، در بهمن‌ماه ۱۴۰۲ از به نتیجه رسیدن چند قرارداد در حوزه حمل‌ونقل درون شهری و واردات اتوبوس‌های برقی از چین خبر داده بود. او ادعای بی‌کیفیتی و گران بودن محصولات داخلی، قصد خود را از این کار تأمین اتوبوس‌های مورد نیاز شهری را به طور مستقیم از چین اعلام کرد و به همین منظور تولید ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی در قرارداد زاکانی با چینی‌ها در دستور کار قرار گرفت که قیمت هر یک از آن‌ها ۲۲۰ هزار یورو اعلام شده است.

بعد از واردات اتوبوس چینی، شهرداری در بیلوردی عجیب از این اقدام خود دفاع کرد که واکنش‌های زیادی را برانگیخت. در این بیلورد مطرح شده بود که «چرا اتوبوس خارجی خریدیم؟» شهرداری درباره دلایل این کار نوشته بود: «۱- توان شرکت چینی در تأمین نیاز تهران در فرصت ۶ ماهه، ۲- کاهش آلودگی هوای پایتخت با ورود سریع ناوگان برقی ۳- نیاز حیاتی و فوری تهران به ناوگان حمل‌ونقل عمومی جدید ۴- کاهش مصرف بنزین با اتوبوس‌ها و تاکسی‌های برقی» اما نکته عجیب این بیلورد‌ها که آن را با چالش مواجه ساخت، اظهار نظر درباره تولید داخل بود که برخی از آن به عنوان تحقیر تولید داخلی یاد کردند. در این بیلورد نوشته شده بود که سرعت

رئیس کارگروه خودروی اتاق بازرگانی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: شهرداری در پرداخت‌ها بسیار نامنظم است و بعد از خرید اتوبوس، زمین یا کالاهای دیگر در قبال اتوبوس، پرداخت نمی‌کند که به نفع تولیدکنندگان داخلی تابتوانند خود را تأمین کنند و چرخ شرکت خود را بچرخانند

خودروسازان داخلی در ساخت «لاک‌پشتی» است و اتوبوس‌های وارداتی قیمت پایین‌تری نسبت به مدل مشابه ایرانی دارند. اما آنجا که خریدار عمده اتوبوس اتوبوس‌سازان داخلی شهرداری‌ها هستند، آیا عملکرد خود شهرداری‌ها باعث چنین مشکلاتی نمی‌شود؟

جبران کمبود اتوبوس حتی با حمایت‌های جزئی از اتوبوس سازان

رئیس کمیته خودروی اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، درباره توان تولید داخلی اتوبوس یادآور شد: ما ۱۵ اتوبوس‌ساز داخلی مانند ایران خودرو، دیزل، سایپا دیزل و ... داریم که ظرفیت تولید روزانه آنها حداقل ۳۰ دستگاه است.

یونس اکبرپور پایدار، درباره مشکلات پیش روی اتوبوس سازان داخلی اظهار کرد: برای اتوبوس سازان داخلی مشکل سرمایه‌گذاری وجود دارد به طوری که باید سرمایه‌گذاری انجام و از آنها حمایت شود.



او با اعلام اینکه در تولید اتوبوس دیزلی شرایط خوبی داریم و برای مثال ایران خودرو و دیزل رندهای خوبی داشته و روزی ۱۵ تا ۲۰ دستگاه تولید می‌کند، تصریح کرد: با حمایت‌های جزئی از اتوبوس سازان می‌توان کمبود اتوبوس را در کشور جبران کرد.

این کارشناس صنعت خودرو درباره مشکلات اتوبوس سازان یادآور شد: یکی از مشکلات اتوبوس سازان این است که اکثر خریداران آنها اتوبوس‌ها هستند و شهرداری‌ها پول خوبی به این تولیدکنندگان پرداخت نمی‌کنند. اکبرپور پایدار تأکید کرد: اگر اتوبوس سازان مطمئن باشند که مبلغ پیش‌پرداخت به موقع پرداخت خواهد شد، مطمئن باشند که آنها کمبود حمل و نقل داخلی را جبران می‌کنند.

واردات دست‌دوم به جای سرمایه‌گذاری خارجی!

این عضو اتاق بازرگانی واردات اتوبوس دست‌دوم توسط وزارت صمت را نادرست دانست و عنوان کرد که برای این کار مجبوریم از برندهای مختلفی وارد کنیم و نفع کشور نیست. اکبرپور پایدار ادامه داد: اتوبوس خودرویی است که می‌توان ۳۰ تا ۴۰ درصد آن را تماماً در داخل تولید کرد زیرا کابین یا اسکلت و شاسی آن در کشور قابل تهیه است. می‌توان از این ظرفیت استفاده کرد. همچنین موتورسازان و گیربکس‌سازانی داریم که می‌توان با آنها تمام نیازهای تولید اتوبوس را برطرف کرد که از خروج ارز جلوگیری کنیم و میدان را به اتوبوس سازان داخلی باز کنیم. در همین راستا، یک کارشناس صنعت دارو در گفت‌وگو با این پایگاه خبری، اظهار کرد: این بی‌اعتنایی به نبود دارو در کشور رنجی مضاعف برای بیماران به دنبال دارد. از یک طرف آنها باید با بیماری دست‌وپنجه نرم کنند و از طرف دیگر نبود دارو و یا اجبار به مصرف داروهای ایرانی که بسیاری از آنها متاسفانه خاصیت دارویی مناسبی ندارند باعث شده تا بیماران بیش از پیش سرگردان شوند.

او تصریح کرد: در حال حاضر مساله خودکفایی در صنعت دارو به یک شعار مخرب تبدیل شده است. اینکه وزارت بهداشت و سازمان غذا و دارو بدون در نظر گرفتن وضعیت بیماران و بدون اینکه به مساله نیاز جامعه بیماران به دارو توجه کنند ورود داروهای خارجی را ممنوع کرده و همه چیز در گروی تولید داروی ایرانی است یکی از عوامل بروز بحران در حوزه دارو است.

او افزود: از ورود مشابه خارجی بسیاری از داروهای قبل از اینکه به تولید انبوه در کشور برسند و یا حتی زمانی که هنوز تحت آزمایش‌های بالینی هستند به کشور جلوگیری می‌شود، در حالی که این مساله باعث می‌شود تا ما همیشه با کمبود داروهای مختلف در کشور مواجه باشیم.

این کارشناس در ادامه به مشکلات شرکت‌های تولیدکننده دارو اشاره کرد و گفت: با این سیاستی که در پیش گرفته شده نه تولیدکننده دارو و با وضعیت موجود رضایت دارد و نه مصرف‌کننده. چرا که یک از طرف قیمت‌های دستوری باعث شده تا تولیدکننده در این شرایط سخت نتواند هزینه‌های خود را تأمین کند و از طرف دیگر عدم تخصیص به‌موقع ارز باعث می‌شود تا ورود مواد اولیه با کندی و تأخیر همراه باشد و تولیدکننده نتواند به تعهدات خود عمل کند.

باید از سرمایه‌گذاری‌های خارجی در ساخت اتوبوس استفاده کنیم زیرا توانمندی خوبی در تولید اتوبوس داریم و حیفا است بازار را به دست چینی‌ها بسپاریم.

کرد: به جای اینکه اتوبوس دست دوم وارد و مقدار قابل توجهی ارز از کشور خارج کنیم در نهایت نیز ایران به قبرستان ماشین‌های دست دوم تبدیل شود، از شرکت‌های معتبر اتوبوس‌سازی و خودروی جهان برای همکاری با ایران خودرو و سایپا دعوت کنیم که خودروسازان داخلی خود را تقادهند.

این کارشناس صنعت خودرو تأکید کرد: باید از سرمایه‌گذاری‌های خارجی در ساخت اتوبوس استفاده کنیم زیرا توانمندی‌های خوبی در تولید اتوبوس داریم و حیفا است بازار را به دست چینی‌ها بسپاریم.

وزارت صمت در مورد واردات اتوبوس اظهار بی‌اطلاعی کرد!

اکبرپور پایدار در پاسخ به این پرسش که «آیا وزارت صمت و شهرداری از توان تولید داخلی بی‌خبر است که دست به واردات اتوبوس می‌زند؟»، گفت که وقتی درباره واردات اتوبوس از وزارت صمت پرسیدیم اظهار بی‌اطلاعی کردند که در نوع خود بسیار جالب بود.

او با اشاره به اینکه شهرداری بنا به دلایلی اظهار می‌کند که نیاز به اتوبوس دارد اما خودروسازانی داخلی نمی‌توانند این اتوبوس را تهیه کنند و به همین دلیل است که وارد می‌کند، اظهار کرد: شهرداری در نظر نمی‌گیرد که چرا خودروسازان داخلی نمی‌توانند مقدار اتوبوس مورد نیاز را تأمین کنند و باید در نظر بگیرند که آیا مطالبات آنها را به موقع پرداخت می‌کند و یا قراردادی که به نفع دو طرف باشد با آنها می‌بندد؟

یونس اکبرپور پایدار: به جای اینکه اتوبوس دست دوم وارد و مقدار قابل توجهی ارز از کشور خارج کنیم در نهایت نیز ایران به قبرستان ماشین‌های دست دوم تبدیل شود؛ از شرکت‌های معتبر اتوبوس‌سازی و خودروسازان جهان برای همکاری با ایران خودرو و سایپا دعوت کنیم که خودروسازان داخلی خود را از تقادهند

رئیس کمیته خودروی اتاق بازرگانی ایران در نهایت خاطر نشان کرد: شهرداری در پرداخت‌ها بسیار نامنظم است و بعد از خرید اتوبوس، زمین یا کالاهای دیگر در قبال اتوبوس پرداخت می‌کند که به نفع تولیدکنندگان داخلی نیست زیرا آنها دنبال وجه نقد هستند تا بتوانند خود را تأمین کنند و چرخ شرکت خود را بچرخانند.

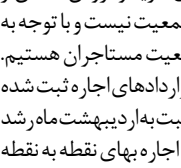
خبر اقتصادی

نایب‌رئیس اول اتحادیه مشاوران املاک اعلام کرد: افزایش جمعیت مستاجران در تهران



نایب‌رئیس اول اتحادیه مشاوران املاک تهران گفت: اغلب کسانی که در سال‌های گذشته امیدی به خانه‌دار شدن داشتند، امروز این امید را از دست داده‌اند و در تلاش هستند تا مبالغ رهن منازل خود را تأمین کنند. به گزارش ایران‌نا، داود بیگی‌نژاد با اعلام اینکه در خردادماه امسال سه هزار و ۸۰۰ قرارداد خرید مسکن در تهران به ثبت رسید که نشان‌دهنده رکود شدید در این بخش است، تصریح کرد: بر اساس آمارها، تعداد قراردادهای خرید و فروش مسکن از ابتدای سال تاکنون متناسب با جمعیت نیست و با توجه به افزایش قیمت‌ها، شاهد رشد جمعیت مستاجران هستیم. او همچنین با اظهار اینکه تعداد قراردادهای اجاره ثبت شده در خردادماه امسال در پایتخت نسبت به اردیبهشت‌ماه شد ۳۵ درصدی نشان می‌دهد و نرخ اجاره بهای نقطه به نقطه در این ماه (نسبت به خردادماه ۱۴۰۲) نشان‌دهنده رشد ۴۷ درصدی است، افزود: تعداد قراردادهای خرید و فروش در مناطق کمتر برخوردار و ضعیف از نظر مالی پایتخت نیز کاهش یافته است که می‌تواند در آینده نزدیک مستاجران آن مناطق با حتم بیشتری مواجه کند و فایده‌های کمتری در اختیارشان باشد.

دبیر انجمن ذغال سنگ خبر داد: کاهش ۵۰ درصدی تولید ذغال سنگ



دبیر انجمن ذغال سنگ خبر داد: متأسفانه از ابتدای سال صادرکنندگان باید از حاصل از صادرات خود را به نرخ نیمایی به دولت واگذار کنند، این وضعیت بسیاری از صادرکنندگان ذغال سنگ را با زیان‌های هنگفتی مواجه ساخته و بسیاری از آن‌ها را مجبور به توقف فعالیت و تعطیلی واحدهای تولیدی کرده است؛ به طوری که با کاهش ۸۰ درصدی تولید ذغال سنگ در کشور روبرو هستیم و به زودی معادن مارو به تعطیلی خواهند رفت. به گزارش اقتصادآنلاین، سعید صادی افزود: حوزه ذغال سنگ شرایط خوبی نداشته و چون اساساً مصرف چندان ندارد. این کالاهای صادراتی محور است؛ به نحوی که به صورت عمومی ۸۵ درصد تولیدات ذغال سنگ حرارتی وارد بازارهای صادراتی می‌شود که از آزاری خوبی برای کشور رقم می‌زند.

دبیر انجمن ذغال سنگ خبر داد: کاهش ۵۰ درصدی تولید ذغال سنگ

دبیر انجمن ذغال سنگ خبر داد: متأسفانه از ابتدای سال صادرکنندگان باید از حاصل از صادرات خود را به نرخ نیمایی به دولت واگذار کنند، این وضعیت بسیاری از صادرکنندگان ذغال سنگ را با زیان‌های هنگفتی مواجه ساخته و بسیاری از آن‌ها را مجبور به توقف فعالیت و تعطیلی واحدهای تولیدی کرده است؛ به طوری که با کاهش ۸۰ درصدی تولید ذغال سنگ در کشور روبرو هستیم و به زودی معادن مارو به تعطیلی خواهند رفت. به گزارش اقتصادآنلاین، سعید صادی افزود: حوزه ذغال سنگ شرایط خوبی نداشته و چون اساساً مصرف چندان ندارد. این کالاهای صادراتی محور است؛ به نحوی که به صورت عمومی ۸۵ درصد تولیدات ذغال سنگ حرارتی وارد بازارهای صادراتی می‌شود که از آزاری خوبی برای کشور رقم می‌زند.

سخنگوی شورای رقابت: سطح کنونی واردات خودرو جوابگوی نیاز بازار نیست



سخنگوی شورای رقابت با انتقاد از وضعیت موجود واردات خودرو، گفت: مقدار واردات فعلی نیاز بازار ما را جوابگو نیست. به گزارش ایلنا، سپهر دادجو تولی

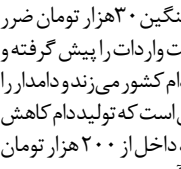
افزافه کرد اگر چه اقدامات خوبی انجام شده و نمی‌توان انکار کرد اما به هر ترتیب این مقدار واردات، نیاز بازار ما را جوابگو نیست و قطعاً واردات باید به سال‌های قبل از ۱۳۹۷ بر گردد چرا که واردات خودرو به میزان کافی، بازار را متعادل می‌کند و به صنعت خودروسازی داخلی نیز کمک خواهد کرد. او در پاسخ به این پرسش که آیا شورای رقابت در قیمت‌گذاری دخالت می‌کند یا خیر، عنوان کرد: مصاد قیمت‌گذاری خودروسازی باید طبق دستورالعمل هیئت تعیین قیمت کالا مربوط به سال گذشته عمل کنیم. در حقیقت، سازمان حمایت از مصرف‌کننده برای کمپانی‌ها و افادار دکننده این کار را انجام می‌دهد و هیچ‌منعی هم برای این قفسیه از طرف شورای رقابت وجود ندارد.

کارشناس صنعت دام عنوان کرد: افزایش شدید قیمت دام سبک در طول دو سال اخیر



یک کارشناس صنعت دام کشور گفت: در طول دو سال قیمت دام سبک زنده از هر کیلو ۷۰ هزار تومان به هر کیلو حدود ۲۱۰ هزار تومان افزایش پیدا کرد زیرا دولت از ترس حریف کردن و در مقابل آن به دامداران وعده‌هایی داد که هیچ‌گاه عملی نشد. به گزارش ایلنا، جواد آزادباغ تأکید کرد: اینک در حال حاضر قیمت تمام‌شده تولید دام در ایران بالاست و در چنین شرایطی وزارت جهاد با اتخاذ سیاست افزایش واردات در تلاش است که مصرف‌کننده را راضی نگه دارد، ادامه داد: اکنون قیمت واقعی هر کیلو دام سنگین به ۲۲۰ هزار تومان در هر کیلو رسیده در حالی که این دام در بازار هر کیلو ۱۹۰ هزار تومان معامله می‌شود در نتیجه دامدار در فروش هر کیلو دام سنگین ۳۰ هزار تومان ضرر می‌کند. زیرا وزارت جهاد سیاست واردات را پیش گرفته و این سیاست تشنه به ریشه تولید دام کشور می‌زند و دامدار را زمین‌گیر می‌کند، پیام‌دان هم این است که تولید دام کاهش می‌یابد و قیمت هر کیلو دام تولید داخل از ۲۰۰ هزار تومان کنونی به ۴۰۰ هزار تومان در سال آینده می‌رسد.

یک مقام صنفی خبر داد: صادرات آزمایشی مرغ ایرانی به پاکستان و عمان



رئیس هیات مدیره اتحادیه سراسری مرغداران گوشتی گفت: صادرات مرغ به پاکستان و عمان به صورت آزمایشی صورت می‌گیرد و هفته آینده هم سفری به روسیه برای مذاکره در زمینه صادرات به این کشور خواهیم داشت. به گزارش ایلنا، علی‌ابراهیمی افزود: در عراق بازارهای بغداد، بصره و اقلیم کردستان را در اختیار داریم و از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۲ هزار تن مرغ از ایران به این مقصد صادر شده.

یک مقام صنفی خبر داد: صادرات آزمایشی مرغ ایرانی به پاکستان و عمان



رئیس هیات مدیره اتحادیه سراسری مرغداران گوشتی گفت: صادرات مرغ به پاکستان و عمان به صورت آزمایشی صورت می‌گیرد و هفته آینده هم سفری به روسیه برای مذاکره در زمینه صادرات به این کشور خواهیم داشت. به گزارش ایلنا، علی‌ابراهیمی افزود: در عراق بازارهای بغداد، بصره و اقلیم کردستان را در اختیار داریم و از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۲ هزار تن مرغ از ایران به این مقصد صادر شده.

مشکلات جدی ارزی - ربالی در زنجیره تأمین دارو

کمبود دارو ملموس‌تر می‌شود



چندی پیش وحید محلاتی، نایب‌رئیس هیات مدیره انجمن شرکت‌های پخش دارو مکمل، در مصاحبه‌ای اعلام کرد که ماه‌ها در حوزه ربیال و هم در حوزه ارز در زنجیره تأمین دارو با مشکلات جدی مواجهیم.

به گزارش تجارت‌نیوز، طبیعی است که چنین وضعیتی به زودی خود را با کمبود دارو

گفت‌وگو

یک مقام صنفی:

سه‌م سی‌ان‌جی در تأمین سوخت، کمتر از ۱۵ درصد است

تغییر کوچک؛ بدون سرمایه‌گذاری ظرفیت عرضه نزدیک ۵۰ میلیون متر مکعب در روز خواهد شد، برای این زیرساخت در دهه ۵،۸۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شده اما اکنون تنها ۲۰ میلیون متر مکعب در روز عرضه می‌کنیم، حال آنکه اگر این ظرفیت ۵۰ میلیون متر مکعبی وجود نداشت باید ۵۰ میلیون لیتر بنزین در کشور به مصرف می‌رسید. این مقام صنفی ادامه داد: ما اکنون ۲۰ میلیون متر مکعب در روز مصرف می‌کنیم و داریم که ۲۰ درصد نسبت به ساختارهای موجود افت کرده‌ایم، پارسال نسبت به سال قبل از آن حدود ۷ تا ۶ درصد کاهش مصرف داشتیم. بنابر این سیر مصرف در چند سال اخیر نزولی بوده و اصلی‌ترین دلیل هم این بوده که بنزین در چند سسال گذشته از تورم عقب‌افتاده است.

سهرابی تصریح کرد: اگر اقبال عمومی بر گردد در تقاضا دست عمل کنیم بدون اینکه نیاز باشد سرمایه‌گذاری کلان صورت گیرد؛ با ظرفیت عرضه کنونی می‌توانیم به تقاضای ۵۰ میلیون متر مکعب برسیم، اگر تارگت را بر مبنای وضع موجود قرار دهیم ۵۰ میلیون متر مکعب از مصرف سوخت از سی‌ان‌جی باشد یعنی سهم گاز طبیعی در سبب سوخت کشور حدود ۴۰ درصد خواهد شد که این رقم در دهه ۸۰ هم برای خودروهای سبک ۴۰ درصد عنوان شده است.



به گفته او، اگر زیرساخت موجود کشور و ظرفیت عرضه را افزایش دهیم و تقاضای رشد کند، سهم این سوخت می‌تواند بیشتر شود.

عضو انجمن صنفی صنعت سی‌ان‌جی در نهایت خاطر نشان کرد: اکنون سهم ما در تأمین خودروهای سبک کمتر از ۱۵ درصد است این رقم در بهترین روزها و اوج عرضه سی‌ان‌جی به ۲۵ درصد هم رسیده، در سال‌های قبل از کرونا روی عدد حدود ۲۰ درصد بوده‌ایم و اکنون این عدد کمتر از ۱۵ درصد است. اما با توجه به ظرفیت موجود میزان عرضه در سبب سوخت خودروهای سبک کشور به حدود ۲۵ تا ۲۰ درصد هم می‌تواند برسد.