

«هدایت‌الله خادمی» با بی تأثیر دانستن بنزین ۱۰ هزار تومانی بر حل ناترازی:

# در چرخه معیوب و تورم‌زای قیمت‌گذاری بنزین گرفتاریم!



رامتین مونق

شامگاه یکشنبه ۱۵ شهریور، خبری در فضای مجازی مبنی بر اجرای شدن افزایش قیمت بنزین، دست‌به‌دست شد که سخنگوی دولت با اعلام افزایش نرخ سوم بنزین به ۱۰ هزار تومان از روز ۱۷ شهریور، بر آن صحه گذاشت. با اعلام این خبر، تب‌وتاب مردم برای هجوم مجدده به جایگاه‌ها افزایش یافت اما دولت برای آرام کردن جامعه، دست به کار شد و محمدصادق عظیمی، فر، معاون وزیر نفت، عنوان کرد که قیمت بنزین برای ۸۵ درصد مردم تغییری نمی‌کند در حالی که تجربه تعیین نرخ سوم ۵ هزار تومانی بنزین در آذر ۱۴۰۴ ثابت کرد که عموم مردم بالاخره نیازمند سهمیه ۵ هزار تومانی می‌شوند و اکنون این هزینه زندگی مردم، ۲ برابر شده‌است. مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی پیش‌بینی کرد که یک کاهش ۳ میلیون لیتری در مصرف بنزین رخ خواهد داد اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده‌است که ناترازی سوخت در ایران، تنها با تغییر متغیر قیمت حل نمی‌شود و مدیریت مصرف، نیازمند سیاست‌های جدی‌تری است. «توسعه ایرانی» در اولین روز اجرای شدن بنزین ۱۰ هزار تومانی، به بررسی آثار، تبعات و جوانب این موضوع پرداخته‌است.

#### مسئله تنها از دیدگاه دولت منطقی است

عضو کمیسیون انرژی مجلس دهم در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، در واکنش به ۱۰ هزار تومانی شدن نرخ سوم بنزین، اظهار کرد: دولت اعداد را که مصرف بنزین بالاست و برای کاهش مصرف، نرخ سوم بنزین را ۲ برابر کرده‌است.

هدایت‌الله خادمی افزود: البته باید توجه داشت که نرخ اول و دوم همچنان بدون تغییر باقی‌مانده‌اند چرا که بالاخره بخشی از نیاز مردم را روزهای ابتدایی هر ماه تأمین می‌کنند و تغییر نکردن سهمیه و مبلغ این دو نرخ برای این است که فشار بیشتری به خانوارها وارد نشود. او تأکید کرد: دولت با تغییر نرخ سوم بنزین به ۱۰ هزار تومان، قصد دارد تا به کاهش مصرف جامعه عمل بپوشاند و مردم هم بیش از این مصصرف نکنند. زاویه نگاه دولت بدین شکل است و شاید از نظر خودشان، این زاویه نگرش، منطقی باشد اما تنها از نظر خودشان منطقی است!

**هدایت‌الله خادمی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»:** «دولت با تعیین نرخ ۱۰ هزار تومانی، تنهایی خواهد داد اما کند قدمی برای حل مشکل ناترازی بنزین بر داشته‌است اما همه می‌دانیم که این موضوع، رهاکار حل مشکل ناترازی نیست. اکنون باید از دولت‌مردان پرسید که آیا این تصمیم‌شما تا یک یا دو سال دیگر تغییری نمی‌کند؟ دولت‌مردان نمی‌توانند به چنین سوالی پاسخ دهند زیرا ظرف مدت کوتاهی، نرخ ۱۰ هزار تومانی هم بی‌ارزش می‌شود و باز هم باید به ابتدای سیکل و چرخه معیوب قیمت‌گذاری انرژی، بازگردیم

#### گزارش

**عضو کمیسیون انرژی مجلس دهم، ۲ برابر کردن نرخ سوم بنزین تأثیری بر ناترازی سوخت نخواهد داشت اما همین اعلام ۱۰ هزار تومانی شدن نرخ سوم بنزین، باعث افزایش قیمت کالاها و خدمات مورد استفاده مردم خواهد شد و این به معنای تشدید تورم، کود و بی‌کاری است**

#### تکرار چرخه معیوب در ماه‌های دیگر

این تحلیلگر مسائل انرژی معتقد است که در واقعیت امر، ۲ برابر کردن نرخ سوم بنزین نمی‌تواند منطقی باشد چرا که راهگشای حل مشکل کمبود یا مصرف زیاد بنزین نیست.

خادمی یادآور شد: چندین دهه‌است که گرفتار کمبود و ناترازی بنزین در کشور هستیم. دولت‌ها نیز هر چند یکبار نرخ بنزین را افزایش داده‌اند که عموماً تنش را بوده است. در نتیجه این تنش‌ها، خود دولت‌ها نیز دیگر برای تصمیم‌گیری در این خصوص، دچار نگرانی و استرس می‌شوند و ممکن است ماه‌ها برای این موضوع، بحث کنند. او تصریح کرد: با توجه به اینکه ارزش ریال به سرعت کاهش پیدای کند، این نرخ ۱۰ هزار تومانی هم در ماه‌های دیگری بی‌ارزش می‌شود و باز هم باید به ابتدای سیکل و چرخه معیوب قیمت‌گذاری انرژی، بازگردیم.

**بی‌توجهی به ساخت پالایشگاه‌های جدید** رئیس هیات‌مدیره انجمن شرکت‌های حفاری و خدمات فنی ایران در باره رهاکار درست مقابله با ناترازی بنزین، عنوان کرد: درست است که تحت شدیدترین تحریم‌ها قرار داریم اما می‌توانستیم قبل از تحریم‌ها، یا حتی در حین فشارها، راه فکری به حال کمبود بنزین خود داشته‌باشیم.

خادمی ادامه داد: چندین سال است که می‌توان گفت دیگر پالایشگاهی در کشور نداریم و اکثر پالایشگاه‌ها می‌تعلق به قبل از انقلاب است و تنها ۴ یا ۴ پالایشگاه پس از

انقلاب تأسیس کردیم. به اعتقاد او، کشوری با این حجم از خودروی فعال و مصرف انرژی در تمام حوزه‌های دیگر، باید همیشه پالایشگاهی در دست احداث داشته باشد زیرا کشوری که خواهان توسعه است، باید انرژی زیادی مصرف کند.

**نفت خامی فروشیم، بنزین و پفک و وارد می‌کنیم!**

این کارشناس اقتصاد انرژی هشدار داد که در قیمت‌گذاری و ناترازی بنزین در کشور، در «جابه‌ای گرفتار شدیم که کسی هم برای خروج از آن، برنامه‌ای ندارد.

خادمی به ریشه‌های ایجاد ناترازی سوخت‌وبی‌کشش بودن بنزین در اقتصاد ایران اشاره کرد و گفت: از یک طرف دایعه نگرانی برای مصرف داریم اما از طرف دیگر، خودروهای تولیدی ما مصرف بالایی دارند. همچنین زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی به صورت کافی در اختیار جامعه قرار نداده به صورتی که در برخی از استان‌ها هنوز مترو نداریم و حتی در پایتخت، چندین محله همچنان ایستگاه مترو ندارند. در این وضعیت مردم چطور به‌نیاز تردد روزانه خود پاسخ دهند؟!

او افزود: باید مسیر دیگری را طی می‌کردیم. باید به بخش خصوصی اجازه می‌دادیم تا دست به احداث پالایشگاه بزند که دانش فنی ساخت آن را نیز در اختیار داریم. تجربه گذشته بنزین بر این گفته صحه می‌گنارد. پالایشگاه آبادان را با تولید ۲۵ هزار بشکه در روز، ظرف ۳ سال تکمیل کردیم و پالایشگاه تهران نیز چنین وضعیتی داشت. تنها ساخت ستاره خلیج فارس مقداری زمان برد اما باز هم در نهایت، تکمیل شد. این تحلیلگر همچنین در باره تأثیر عدم واردات بنزین بر ناترازی، اظهار داشت:

## نوع ایرانی

toseeirani.ir



هم رئیس‌جمهور و هم رئیس مجلس اذعان کردند که روزانه بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتر، بنزین در کشور قاچاق می‌شود و قتی که کسی پاسخگوی چنین حجمی از قاچاق سوخت در کشور نیست، نباید انتظار اصلاح ناترازی بنزین هم داشته‌باشیم!

مطرح برای ارتقای صنعت خودروی خودبهره‌نگرفته‌ایم؟ از طرف دیگر برای واردات خودرو و تعرفه‌های سنگینی تعیین می‌کنیم و حتی در صورت وارد کردن خودرو، آن را به مردم عرضه نمی‌کنیم و این خودروها تنها نصیب یک گروه خاص می‌شود.

رئیس هیات‌مدیره انجمن شرکت‌های حفاری و خدمات فنی ایران تأکید کرد: تا زمانی که رانت و فساد در سیستم اقتصادی کشور وجود دارد، این رهاکار های اساسی هم راه به جایی نمی‌برند. نباید در تمام موضوعات ضعف داشته‌باشیم و دولت تنها قیمت بنزین را تغییر دهد!

**به جای دستکاری هر ساله قیمت بنزین، جلوگیری را بگیرد**

خادمی برخی سخنان مسئولین را دارای تناقض دانست و بیان داشت: ادعا شده‌است که نزدیک به ۲۰ میلیون لیتر کسری بنزین در کشور وجود دارد. هرچند که باید در صحت چنین اماره‌ایی شک کرد زیرا اگر مجموع تعداد خودروها، موتورسیکلت‌ها و دیگر وسایل حمل‌ونقل را لحاظ کنیم و به صورت میانگین، مصرف را نیز در این امار وارد کنیم، شاید مقدار ناترازی واقعی نزدیک به ۲۰ میلیون لیتر نباشد.

او همچنین با اشاره به آمار قاچاق بنزین، مطرح کرد: هم رئیس‌جمهور و هم رئیس مجلس اذعان کردند که روزانه بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتر، بنزین در کشور قاچاق می‌شود و در مرحله بعدی، خود آقای سقاپ نیز به این موضوع اشاره کردند. وقتی که کسی پاسخگوی چنین حجمی از قاچاق سوخت در کشور نیست، نباید انتظار اصلاح ناترازی بنزین هم داشته‌باشیم!

این تحلیلگر یادآوری کرد: آن‌هایی که جلوی برجام را گرفتند و اعتقاد داشتند را ب‌ا در زمستان سخت می‌می‌زند، اکنون کجا هستند؟

**بنزین ۱۰ هزار تومانی تأثیری بر ناترازی ندارد؛ تنها تورم را افزایش می‌دهد**

خادمی در جمع‌بندی سخنان خود در باره بنزین، تصریح کرد که تعیین نرخ سوم ۱۰ هزار تومانی بنزین بیشتر جنبه ابزاری در داشته‌است اما همین اعلام ۱۰ هزار تومانی هم بی‌ارزش می‌شود و باز هم باید به ابتدای سیکل و چرخه معیوب قیمت‌گذاری انرژی، بازگردیم

او با تأکید بر گسترش کشور در چرخه معیوب ناترازی انرژی، در اینبار توضیح داد: دولت با تعیین نرخ ۱۰ هزار تومانی، تنهایی خواهد داد اما کند قدمی برای حل ناترازی بنزین برداشته‌است اما همه می‌دانیم که این موضوع، رهاکار حل مشکل ناترازی نیست. اکنون باید از دولت‌مردان پرسید که آیا این تصمیم‌شما تا یک یا دو سال دیگر تغییری نمی‌کند؟ دولت‌مردان نمی‌توانند به چنین سوالی پاسخ دهند زیرا ظرف مدت کوتاهی، نرخ ۱۰ هزار تومانی هم بی‌ارزش می‌شود و باز هم باید به ابتدای سیکل و چرخه معیوب قیمت‌سوخت‌باشند.

عضو کمیسیون انرژی مجلس دهم در نهایت خاطر نشان کرد: ۲ برابر کردن نرخ سوم بنزین تأثیری بر ناترازی سوخت نخواهد داشت اما همین اعلام ۱۰ هزار تومانی شدن نرخ سوم بنزین، باعث افزایش قیمت کالاها و خدمات مورد استفاده مردم خواهد شد و این به معنای تشدید تورم، کود و بی‌کاری است و متأسفانه باید گفت که افزایش قیمت بنزین در این حوزه‌ها، اثر گذاری واقعی خواهد داشت.

یکی از آفت‌های شرایط کنونی، سپردن بار جبران ناکار آمدی‌ها به دوش رسانه‌هاست. از رسانه ملی گرفته تا مطبوعات رسمی، گاه چنین به نظر می‌رسد که قرار است با تولید ر وايت‌های اميدوار كننده و تأكيد مداوم بر صبر و تحمل، بخشی از ضعف‌های ساختاری پوشانده شود. اما رسانه نمی‌تواند جای سیاست‌گذاری و مدیریت را بگیرد. در رسانه می‌تواند واقعیت را توضیح دهد، اما نمی‌تواند آن را تغییر دهد. وقتی موتور متوقف نمی‌شود و چشم‌انداز اقتصادی همچنان مبهم است، افزایش حجم برنامه‌های تبلیغاتی و حماسه‌سرایي نه تنها از اضطراب عمومی کم نمی‌کند، بلکه می‌تواند فاصله میان روایت رسمی و تجربه روزمره مردم را بیشتر کند. جامعه بیش از هر چیز به نشانه‌های واقعی تغییر، کاهش فشار و بازگشت چشم‌انداز روشن، به زندگی نیاز دارد. نه تکرار توصیه‌های که از شهر و ندان می‌خواهد خود را با جبران‌های تازه تطبیق دهد.

ادبیات «طایقت بی‌آورد» دیگر نمی‌تواند جای سیاست‌گذاری مؤثر را بگیرد. جامعه‌ها در سال‌هاست سهم خود را از تحمل فشارهای اقتصادی و اجتماعی پرداخته‌است. مسئله امروز، کمبود صبر مردم نیست. مسئله، انباشته شدن بحران‌هایی است که هر بار به جای حل شدن، با توصیه‌ای تازه برای تحمل بیشتر به جامعه بازگردانی می‌شوند. اگر قرار است از «تاب‌آوری» سخن گفته شود، نخست باید از تاب آوری‌های تاریخی حکمرانی گفت. از توانایی پیش‌بینی بحران، کاهش آسیب‌پذیری، حمایت از اقشار ضعیف و پذیرفتن مسئولیت تصمیم‌هایی که مستقیماً بر زندگی مردم اثر می‌گذارند. جامعه نباید به سپری برای جبران خطاهای سیاست‌گذاری تبدیل شود.

حکمرانی موفق، حکمرانی‌ای نیست که مردم را برای تحمل بحران‌های بیشتر آماده کند. موفقیت زمانی معنادار است که از تعداد بحران‌هایی که مردم ناچار به تحمل آن هستند کاسته شود. وقت آن رسیده است که به جای مطالبه تاب‌آوری بیشتر از جامعه، مسئولیت پذیري پاسخ‌گویی و اصلاح سیاست‌های ناکارآمد از سوی تصمیم‌گیران مطالبه شود. مردم بیش از آنکه به توصیه برای «تحمل کردن» نیاز داشته باشند، به این اطمینان نیاز دارند که قرار نیست هر خطای مدیریتی، بار تازه‌ای بر دوش زندگی آنها بگذارد.

باز در مقاطعی از مرز ۳۵۰ همت نیز عبور کرد. از شهریور ۱۴۰۴ به بعد، جهت حرکت حجم عملیات بازار باز تغییر کرد. متوسط ریپو پذیرفته‌شده که در تیر حدود ۳۶۲ همت بود، در شهریور به حدود ۲۴۸ همت کاهش یافت و در ماه‌های بعد بنزین عمدتاً در محدوده ۲۰۰ تا ۲۴۰ همت باقی‌ماند. متوسط عملیات در مهر حدود ۲۸۰ همت، در آبان ۲۳۰ همت، در آذر ۲۳۵ همت و در دی حدود ۲۲۴ همت ثبت شد.

سال ۱۴۰۵ با حجم نسبتاً بالای عملیات آغاز شد. در نخستین حراج سال، در ۱۷ فروردین، بانک مرکزی حدود ۳۵۹ همت ریپو پذیرفت. با این حال، این سطح دوام چندانی نداشت. حجم عملیات در ۲۴ فروردین به حدود ۲۲۵ همت و در پایان همان ماه به ۲۱۰ همت کاهش یافت. در اردیبهشت نیز روند نزولی ادامه یافت و عملیات از ۱۸۰ همت به ۱۴۰ همت رسید. در خرداد، حجم حراج‌ها برای چند هفته روی سطح ۱۳۰ همت تثبیت شد، اما از ابتدای تیر یک کاهش دیگر رخ داد. عملیات بازار باز در آورل و هشتم تیر به ۷۰ همت رسید، در میانه ماه به ۵۰ همت کاهش یافت و در ۲۹ تیر کف کل دوره، یعنی ۴۰ همت، ثبت شد. مقایسه تیر دو سال ابعاد این تغییر را بهتر نشان می‌دهد. متوسط حجم عملیات در تیر ۱۴۰۴ حدود ۳۶۲ همت بود، در حالی که این رقم در تیر ۱۴۰۵ به حدود ۵۴ همت رسید؛ کاهش در حدود ۸۵ درصد. در مرداد این عملیات در محدوده ۷۰۰ تا ۱۰۶۰ همت باقی‌ماند و آخرین حراج موجود در دوم شهریور با حجم ۷۰ همت انجام شد. به این ترتیب، حجم عملیات نسبت به نخستین حراج سال ۱۴۰۵ بیش از ۸۰ درصد کاهش یافته‌است.

این تفاوت نشان می‌دهد که تغییر رفتار عملیاتی بانک مرکزی در این دوره بیش از آنکه از مسیر قیمت منابع قابل مشاهده باشد، در مقدار منابع پذیرفته‌شده در حراج‌ها نمایان شده‌است. متوسط حجم هر حراج در سال ۱۴۰۴ حدود ۲۶۷ همت بود، اما در ۱۴۰۵ تا دوم شهریور به ۱۲۳ همت کاهش یافته‌است. مقایسه ۲۱ حراج نخست هر دو سال نیز از افتی نزدیک به ۶۰ درصد حکایت دارد.

#### خبر اقتصادی

**با واگذاری نیم درصد پتروشیمی خلیج فارس موافقت شد** هیات واگذاری، سازمان خصوصی‌سازی را موظف به عرضه ۰.۵ درصد سهام شرکت «صنایع پتروشیمی خلیج فارس» کرد. به گزارش تسنیم، چهارصد و پنجاه و چهارمین جلسه هیات واگذاری به ریاست سیدعلی مدنی‌زاده، وزیر امور اقتصادی و دارایی، و با حضور اعضای این هیات برگزار شد. همچنین در این جلسه، هیات واگذاری با درج عنوان شرکت «مدیریت تولید برق آذربایجان شرقی» در فهرست موارد مشمول واگذاری موافقت کرد.

**مدیر عامل شرکت فرودگاه‌ها: ۲۷ فرودگاه در جریان جنگ آسیب دیدند**

مدیر عامل شرکت فرودگاه‌ها عنوان کرد: در جریان جنگ تحمیلی ۲۷ فرودگاه کشور دیدند که آسیب‌ها در سطوح مختلف پروازی، باند، ساختمان‌های ایمنی، دستگاه‌های کمک‌ناوبری و بارسی، ترینال‌های مسافری و... بودند. به گزارش ایستار، مرتضی دقازن در نشست خبری روز گذشته بیان کرد: بازسازی آنها کار سختی بود، ولی انجام شد. زیرا در بخش ساخت و ساز فرودگاهی توان خوبی داریم. او در باره فرودگاه‌های آسیب‌دیده نیز توضیح داد: فرودگاه‌های مشهد، اصفهان، فرودگاه‌های استان‌های آذربایجان غربی و شرقی، بندرعباس، بندر لنگه، کیش، بوشهر، کرمانشاه، لرستان، فارس، کرمان و سیستان و بلوچستان در جریان حملات آسیب‌دیدند. در استان فارس فرودگاه‌های شیراز، لامرد، لارستان و چهارم آسیب‌دیدند و در استان کرمان نیز فرودگاه‌های کرمان و جیرفت دچار خسارت شدند. در استان سیستان و بلوچستان نیز فرودگاه ایرانشهر آسیب‌دید.

**باهجوم ۷۵۰۰ میلیارد تومان نقدینگی به بازار: شاخص کل بورس به یک قدمی ۷ میلیون واحد رسید**

تجارت‌نیز نوشت: «در معاملات روز گذشته بازار سهام، شاخص کل بورس با رشد ۱۸۳ هزار و ۸۸۲ واحد معادل ۲،۲۲ درصد به سطح ۶ میلیون و ۹۰۷ هزار واحد رسید و برای نخستین بار از مرز ۶ میلیون و ۹۰۰ هزار واحد عبور کرد. اما مهم‌تر از رشد شاخص‌ها، گسترش دگمی این موج صعودی بود. در پایان معاملات، بیش از ۹۹ درصد بازار در محدوده مثبت قرار گرفت و تنها ۱۲ نهاد منفی باقی‌ماندند. چنین ترکیبی نشان می‌دهد رشد امروز خلاف برخی روزها، محدود به چند نماد شاخص‌ساز نبود و تقاضا تقریباً کل بازار را دربر گرفته‌است. جریان نقدینگی نیز تصویر قد رفتندی از معاملات دیروز ارائه کرد و در مجموع ۷ هزار و ۵۵۵ میلیارد تومان پول وارد بورس، حق تقدم و صندوق‌های سهامی شد.»

**معاون سیاست‌گذاری و زارت اقتصاد: بودجه‌امسال با کسری جدی مواجه نیست** معاون سیاست‌گذاری وزارت امور اقتصادی و دارایی مدعی شد که بودجه‌امسال با کسری مواجه نیست. به گزارش تسنیم، مرتضی زمانیان در باره وضعیت تأمین منابع بودجه و احتمال بروز کسری در منابع، اظهار کرد: محدودیت‌هایی که در شرایط فعلی اقتصاد وجود دارد، باید در سیاست‌های مالی مورد توجه قرار گیرد. بخشی از این شرایط ایجاد می‌کند معافیت‌هایی برای برخی بخش‌ها در نظر گرفته شود و از سوی دیگر، کاهش گردش منابع در اقتصاد نیز بر میزان درآمدهای دولت اثر گذار است.

**سنگنوی صنعت آب: ۵۸ شهر در وضعیت کم‌بارشی قرار دارند**

سنگنوی صنعت آب با بیان اینکه حدود یک سوم و ۳۵ میلیون نفر از نفوس کشور در وضعیت کم‌بارشی هستند، عنوان کرد: ۵۸ شهر در وضعیت کم‌بارشی مبتلا شد و وضعیت مختلفی دارند و در صدر آنها شهرهای تهران، کرج و مشهد است. به گزارش ایلنا، عیسی بزرگ‌زاده وضعیت پرشدگی سد‌ها را حدود ۵۰ درصد عنوان و تصریح کرد: حجم آب موجود در مخازن هم‌اکنون (۱۵ شهریور) ۲۶ میلیارد متر مکعب است که نسبت به سال گذشته ۶۵ میلیارد متر مکعب بیشتر است.

**مخالفت دیوان محاسبات با تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو** دیوان محاسبات نسبت به اعمال تعرفه یک‌پنجاخت ۱۰۰ درصدی واردات خودرو و هشدار داد و اعلام کرد چنین اقدامی می‌تواند بار خف احکام قانونی از جمله قانون ساماندهی صنعت خودرو و قانون‌های پاک‌ر تعارض باشد. به گزارش تسنیم، این نهاد نظارتی همچنین هشدار داد که اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی هم‌زمان با افزایش نرخ ارز محاسباتی گمرک (ETS) می‌تواند به افزایش بیش از ۴۰ درصدی قیمت خودروهای اقتصادی منجر شود؛ موضوعی که می‌تواند هزینه واردات خودرو برای مصرف‌کنندگان را افزایش دهد. همچنین تأکید شده است که حقوق ورودی خودرو باید متناسب با شاخص‌هایی همچون حجم موتور، مصرف سوخت و میزان آلانیدگی تعیین شود.

**رئیس انجمن واردکنندگان موبایل: ثبت سفارش واردات موبایل پس از ۶ ماه توقف آغاز شد**

رئیس انجمن وارد کنندگان موبایل با اشاره به آغاز مجدد ثبت سفارش واردات تلفن همراه، بیان داشت: ثبت سفارش واردات موبایل از ابتدای سال متوقف شده بود و در این مدت، عمده گوشی‌های وارد شده به کشور مربوط به سفارش‌های سال گذشته بود که بیش از پایان اسفند ثبت سفارش و تأمین ارز شده بودند. به گزارش ایرنا، مهدی اسدی با بیان اینکه حجم این سهمیه احتمالاً حدود ۴۵ میلیون دلار باشد، اظهار کرد: باز شدن ثبت سفارش اتفاق مثبتی برای بازار موبایل است، چرا که توقف چندماهه ثبت سفارش روند ورود کالا به کشور را با مشکل مواجه کرده بود.