

چرا لاستیک چند نرخى شد؟

در پی ادامه دار شدن روند چند نرخى بودن تایرها در بازار، سخنگوى انجمن تولیدکنندگان تایر ضمن تشریح دلایل شکل‌گیرى نرخ‌هاى متفاوت برای تایرها در بازار، چنگانه شدن نرخ تایرهاى داخلى برای ایجاد رقابت میان تولیدکنندگان مختلف را طبیعى دانست.

به گزارش سایت خبرى پرسون، قریب به یک ماه است که بازار لاستیک حال و احوال خوشى ندارد و مشتریان آن‌ها در بازار به سبب چند نرخى بودن قیمت انواع تایرها اعم از سبک و سنگین دچار مشکل هستند.

اوایل سال گذشته بود که لاستیک و مواد اولیه برای تخصیص ارز، از گروه ۱ به گروه ۲ انتقال پیدا کرد و بدین ترتیب ارز تخصیصى به این گروه کالایى نیمایى شد. زمانیکه دولت دوازدهم در تأمین ارز دچار مشکل شده بود، تخصیص ارز ۴۲۰۰ تومانی صنعت تایر را حذف و ارز نیمایى را جایگزین کرد. این اقدام که مى‌توانست قیمت لاستیک را شفاف و بساط رانت را جمع کند؛ بدین منظور هم لاستیک یارانه‌ای تعریف شد و به هر شخص یک سهمیه اختصاص یافت. ضمن اینکه برای نزدیک شدن قیمت لاستیک دولتی و آزاد به یکدیگر، سامانه جامع تجارت را راه اندازی کردند، اما آیا نتیجه آنطور که مى‌خواستند، پیش رفت؟

همانطور که فعالان این حوزه پیش‌بینی مى‌کردند، با تغییر اولویت تخصیص ارز، توجه به تغییر قیمت‌ها جلب شد و بر تورم کشور نیز تأثیرگذار بود. حال، اما مدت‌هاست که خرید و فروش‌ها در این سامانه انجام مى‌گیرد، اما همچنان در بازار لاستیک قیمت‌ها چند نرخى است و مشکلات زیادى را برای خریداران ایجاد کرده است.

در این رابطه، مصطفی تنها- سخنگوى انجمن تولیدکنندگان تایر با بیان اینکه در حال حاضر یک نرخ متعلق به تایرهاى وارداتی است که خود چند نرخ دارند، اظهار کرد: به سبب اینکه تایرهاى وارداتی با ارز نیمایى وارد مى‌شوند، طبیعتاً باتوجه به مبادى واردات متفاوت، داراى قیمت‌هاى متفاوت نیز هستند. بطور مثال قیمت تایر وارداتی از کشور چین با قیمت تایر وارداتی از کشور ترکیه متفاوت است؛ حتی در واردات از یک کشور بسته به میزان کیفیت و کارخانه‌هاى تولیدکننده، داراى تفاوت قیمت هستند.

وی افزود: علاوه بر اینکه در سال گذشته که ارز تخصیصى به تایرها به ارز نیمایى تبدیل شد، به صنایع تولیدکننده اجازه داده شد که برای کالاهایی که در مسیر واردات بود تا ابتدای خرداد ماه ۱۳۹۹، بدون پرداخت مابه‌التفاوت واردت خود را تکمیل و از گمرک ترخیص کنند.

این مقام صنعتی تصریح کرد: اما در مقابل یکی- دو شرکت خاص، متعلق به نهادهای خاص، این امکان را پیدا کردند که تا حدود اواخر سال گذشته نیز با همان ارز دولتی ۴۲۰۰ تومانی، تایرهاى وارداتی در ظاهر و اسما در راه خود را وارد و از گمرک ترخیص کنند. طبیعتاً آن‌عرضه‌ها نیز از طریق سامانه جامع تجارت (زیر نظر ستاد تنظیم بازار) باید تایرهاى وارداتی خود را توزیع مى‌کردند؛ لذا پس از ترخیص محموله‌هاى مذکور، تایرها بر اساس ارز ۴۲۰۰ تومانی در بازار توزیع شدند که خود یک نرخ جدید ایجاد مى‌کرد و در نهایت منجر به چند نرخى شدن تایرها در بازار شد.

تنها تأکید کرد: در رابطه با تایرهاى تولید داخل نیز یک نرخ متعلق به آن‌هاست که در ظاهر باید یک قیمت داشته باشند، اما قیمت‌ها عملاً ثابت نیست؛ چراکه صنعت تایر در برهه‌ای با افت و خیزهایی مواجه شده و در مواقعی کارخانه تایر برای تأمین نقدینگی و فروش محصولات خود مجبور شده است، برخی تایرها را شرایطی (مثلاً در دو قسط) بفروشد. یا نماینده فروش گاهی برای عرضه سریع‌تر محصولات برای برگشت پول، تخفیف‌هایی بر روی کالاها قرار داده است؛ بنابراین موارد اینچنینی ممکن است زمینه ساز نرخ جدید باشد.

سخنگوى انجمن تولیدکنندگان تایر خاطرنشان کرد: البته زمانیکه بازار در شرایط رقابتی واقعی باشد، اصولاً قیمت‌ها نمى‌تواند یکسان بماند. در شرایط رقابتی قیمت‌ها متفاوت مى‌شود و فی‌نفسه این چنگانه شدن قیمت‌ها در این شرایط، لزوماً بد نیست. وقتی بازار در شرایط کاملاً رقابتی باشد، طبیعتاً قیمت‌ها به عنوان ابرازى دیگر علاوه بر کیفیت، متفاوت مى‌شود تا تولیدکنندگان برای تصاحب بازار باهم رقابت کنند.