

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: فیروز اسماعیلی‌نژاد
 قائم مقام مدیر مسئول: ولی یعقوبی
 زیر نظر شورای سیاست گذاری

سردبیر: امید اسماعیلی
 چاپ: کارگر
 توزیع: کارو کارگر

عضو انجمن صنفی مدیران نشریات ایران
 عضو انجمن روزنامه‌های غیر دولتی
 عضو تعاونی مطبوعات کشور

پست الکترونیکی روزنامه (E-MAIL):
 Eghtesadsaramad@gmail.com
 نشانی‌سایت: Eghtesadsaramad.ir
 کدپستی روزنامه اقتصادسراسرآمد: ۱۵۵۱۷۱۶۱۱۸

نشانی دفتر مرکزی:
 سهروردی شمالی پلاک ۵۶ واحد ۳
 تلفن مرکزی روزنامه: ۸۸۷۶۹۳۲۷ - ۰۲۱
 تلفکس: ۸۸۷۶۹۳۲۷

سازمان شهرستان‌ها:
 تلفن تماس: ۰۲۱۶۶۹۳۳۷۱۴
 ۶۶۶۹۱۱۷۷۰-۶۶۳۳۳۳۷۸ داخلی ۱۰۳
 ایمیل: saramadrezae@yahoو.com
 تلگرام: ۰۹۰۲۷۸۳۳۳۶۲۷

گروه خودرو - ماجرای مخالفت مجمع تشخیص مصلحت با آزادسازی واردات خودرو، با اظهارات مصطفی میرسلیم، نماینده مجلس آغاز شد. مصطفی میرسلیم، عضو کمیسیون ۹۰ مجلس از جلسه‌ای در مجمع تشخیص خبر داده بود که در آن با آزادسازی واردات خودرو به کشور مخالفت شده است. به گفته میرسلیم ایراد مجمع تشخیص مصلحت نظام با طرح آزادسازی واردات خودرو مربوط به اصلاحیه‌ای است که بر اساس آن واردات خودروهای معمولی گازسوز هم آزاد شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حالا میرسلیم گفته با توجه به مخالفت مجمع تشخیص با آزادسازی واردات خودرو به کشور، شورای نگهبان هم با این موضوع مخالفت می کند. اظهارنظری که می‌گوید ماجرای آزادسازی واردات خودرو به کشور کلامنتفی است. اما داود دانش جعفری، عضو مجمع تشخیص مصلحت، مخالفت این مجمع با واردات خودرو را رد کرده و اظهار کرده: اظهارات میرسلیم نظر مجمع نبوده و نظر شخصی ایشان است. البته دانش جعفری اصل مخالفت مجمع با واردات خودرو را رد نکرده، اما گفته سخنان میرسلیم مربوط به یک مورد اختلافی در سال گذشته بین مجلس و شورای نگهبان در خصوص واردات

خودروهای برقی و هیبریدی بوده. چون بر اساس طرح مجلس قرار بسود واردات خودروهای هیبریدی و برقی از پرداخت عوارض گمرکی و تعرفه واردات معاف شود اما شورای نگهبان و مجمع مخالف حذف تعرفه واردات بوده است. بعد از اینکه شورای نگهبان با این بخش طرح مخالفت کرد، مجلس آن را حذف کرد. یعنی در مصوبه مجلس، تعرفه واردات خودرو به قوت خود باقی است و قرار نیست حذف شود. اکنون مشخص نیست مجمع تشخیص با کدام بخش این مصوبه مخالف است. مهدی دادفر دبیر انجمن سازندگان قطعات در گفتگو با روزنامه اقتصادسراسرآمد، از زوایه دید بانک مرکزی

واردات خودرواز آرامش تادگر گونی بازار، «اقتصادسراسرآمد» بررسی می‌کند

آمیاس بازار خودروی ایرانی



به موضوع واردات خودرو پرداخته و به خیرنگارما، ابرازی دارد: بانک مرکزی در موضعی قاطعانه برای عدم امکان تامین ارز مورد نیاز واردات خودرو و هم‌چنین مخالفت استفاده از ارزهای صادراتی برای واردات خودروو معتقد است که چنانچه راهکاری (برای حل مشکل ارزی و رفع ایرادات وارده به طرح یافت شود، واردات خودرو علاوه بر این که انحصار بازار داخلی خودرو را خواهد شکست، می‌تواند صنعت و بازار خودرو را سامان دهد.

واردات خودرو بازار را آرام می‌کند؟

وی یادآور شد: در حقیقت از ابتدا مجموعه صنعت قطعه‌سازی و حتی خودروسازان موضع خود را در این رابطه اینگونه اعلام کردند که هیچ مخالفتی با

واردات خودرو نداریم، چراکه دو ویژگی مثبت در آزادسازی واردات دیده می‌شود؛ علاوه بر اینکه واردات خودرو، بازار آن را آرام می‌کند و این اختیار را به مردم می‌دهد که خودرو داخلی یا خارجی انتخاب کنند، باور داریم که تعداد کثیری از قطعات (برای حل مشکل ارزی و رفع ایرادات وارده به طرح قابلیت تولید برایشان وجود دارد. بطور مثال در رابطه با لنت ترمز که سال‌هاست ممنوعیت واردات دارد، دیدیم قطعه‌سازان داخلی، لنت ترمز تمام خودروهای

داخلی را هم تولید می‌کنند. **مخالفت بانک مرکزی و مجمع تشخیص مصلحت نظام با واردات خودرو**

دبیر انجمن قطعه‌سازان بااشاره به این که چندان

خوشبین به تصویب طرح آزادسازی واردات خودرو نباید بود، گفت: چسرا که بانک مرکزی و مجمع تشخیص مصلحت نظام هر یک ایرادات اساسی را بر این طرح وارد دانسته و آن را خلاف استراتژی‌های کلان اقتصادی در شرایط تحریم می‌دانند. همچنین تعدادی از نمایندگان مجلس نیز تاحدودی نظرات شان تغییر کرده و مخالف طرح هستند؛ لذا به نظر نمی‌رسد که اصلاح ایرادات وارده به این طرح راحت باشد.

واردات خودرو صورت عکس به خود می‌گیرد؟
وی با تأکید بر این که واضح است که اگر واردات صورت گیرد، بازار آرام و به ساماندهی بازار بسیار کمک خواهد کرد، افزود: نکته‌ای که در بندهای

مصوبه هم اشاره‌ای به آن نشده است اما در حقیقت هدف و فلسفه وجودی این طرح بوده است، رفع انحصار در بازار داخل است. لذا باید دانست اگر بانک مرکزی پای کار نیاید بازمه به سکستن این انحصار می‌توان امیدواربود؟.

در حالی طرح آزادسازی واردات خودرو در مجلس مطرح شد، شورای نگهبان دو ایراد به این طرح گرفت. یکی حذف تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبریدی و دیگری مساله خروج ارز از کشور برای واردات خودروهای خارجی. امادر مصوبه اخیر مجلس هر دوی این مشکلات حل شده. اولاً تعرفه و عوارض واردات خودروهای برقی و هیبریدی به قوت خود باقی است. دوما تنها شرط مجلس برای واردات خودروی خارجی این است که هیچ ارزی از کشور خارج نشود و واردات خودرو در قبال صادرات خودرو و محصولات مشابه باشد.

حالا مشخص نیست که اختلاف و ابهام جمع تشخیص مصلحت چیست و سرنوشت این طرح چه می‌شود. اما مشخصا طرح آزادسازی واردات خودرو به کشور مخالفان جدی دارد و حتی وزیر صمت هم با آن مخالف است. این در حالی است که فعالان بازار خودرو می‌گویند اگر واردات خودروی خارجی به کشور آزاد شود، هم بر کاهش قیمت خودروهای خارجی اثر می‌گذارد و هم بر قیمت خودروهای داخلی. حتی برخی از فعالان از کاهش ۴۰ تا ۵۰ درصدی قیمت خودرو در بازار خیرر داده‌اند که در صورت مخالفت مجمع با اینن طرح، کاهش قیمت متفی است و حتی ممکن است قیمت خودروهای خارجی گرانتر هم بشود.

نوید فرصت دست‌یابی هر ایرانی به خودرو متناسب با درآمد و کیفیت استانداردهای ۸۵گانه و همچنین توزیع عادلانه فرصت‌ها برای داشتن یک خودرو مناسب و روز آمدز فحوائی ماده ۴ به گوش می‌رسد؛ اما باید دید نمایندگان واقعاً قصد دارند انحصار مطلق بازار را بشکنند یا در بر همان پاشنه خواهد چرخید؟!

اصناف

رئیس اتاق اصناف ایران تأکید کرد؛

اصلاح نظام توزیع راهکار موثر برای کنترل گرانی

رئیس اتاق اصناف ایران گفت: پروژه‌هایی برای تقویت زیرساخت‌های نظام توزیع به طور مشترک بین اتاق اصناف ایران و وزارت صنعت، معدن و تجارت در حال بررسی و پیگیری است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سعید ممینی در نشست رئیس و هیات رئیسه اتاق اصناف ایران و روسای اتاق‌های اصناف مراکز استان با قائم مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت درامور بازرگانی در رابطه با تنظیم بازار و کنترل قیمت‌ها، گفت: در این نشست برنامه‌ها و اهداف کلی دولت در خصوص تنظیم بازار اعلام شد و در مقابل نمایندگان اصناف، مشکلات پیش رو را بیان کردند. رئیس اتاق اصناف ایران افزود: آنچه مشخص است اینکه لاجرم با پدیده گرانی مواجه هستیم اما اگر در برنامه‌ریزی‌ها عامل گرانی، اصناف تلقی شوند، مسیر اشتباهی را در کنترل این گرانی پیش گرفته‌یم. ممینی بیان داشت: بر اساس آمار و اطلاعات موجود، عوامل مختلفی از جمله افزایش نرخ ارز، عدم تامین کافی کالا به ویژه کالاهای اساسی، تحریم و ... در افزایش قیمت کالا دخیل هستند و تنها با توجه به مجموعه این عوامل می‌توان بر نامه‌هایی برای کنترل گرانی ارانه کرد. رئیس اتاق اصناف ایران تصریح کرد: اصلاح نظام توزیع یکی از راهکارهای موثر در کنترل قیمت خواهد بود.

در نشست مجمع تجاری ایران و قزاقستان تأکید شد



بین‌المللی اتاق ایران، روسای اتاق‌های بازرگانی سراسر کشور، روسای تشکیل‌های تولیدی و صادراتی، فعالان اقتصادی طرف قرارداد با قزاقستان، اعضا و هیات رئیسه اتاق مشترک ایران و قزاقستان، نمایندگان از وزارت جهاد کشاورزی، راه‌آهن، سازمان توسعه تجارت، شهرداری تهران و وزارت امور خارجه بر گزار شد. در این نشست غلامحسین شافعی، رئیس اتاق ایران با بیان اینکه دو کشور ایران و قزاقستان اشتراکات زیادی در حوزه تمدن و فرهنگ داشته و روابط دیرینه‌ای داشته‌اند گفت: مناسبات ایران با کشورهای همسایه اولویت ویژه‌ای دارد که در این بین قزاقستان به عنوان یکی از بزرگ‌ترین کشورهای آسیای مرکزی برای ما از جایگاه مهمی در سیاست خارجه ایران برخوردار است. به طوری که در دو سال گذشته باوجود کرونا مرزهای دو کشور هیچ‌گاه بسته نبود و کالاهای تجاری از طریق مرزهای آبی میاده می‌شد.او تأکید کرد: با توجه به منابع و توانایی‌های دو کشور در زمینه‌های مختلفی همچون نفت، گاز و کشتیرانی در دریای خزر، پتروشیمی، کشاورزی، فلزات، مواد معدنی و شیمیایی، دام‌پروری، مصالح ساختمانی و خدمات فنی و مهندسی توسعه روابط با جمهوری قزاقستان برای ایران از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. به خصوص که با توجه به حضور فعال قزاقستان در تعاملات جهانی و همچنین عضویت این کشور در اتحادیه اقتصادی اوراسیا و پیمان شانگهای پتانسیل توسعه روابط تجاری دو کشور بیش از پیش ایجاد شده است.شافعی با تأکید بر اینکه حجم روابط تجاری دو کشور باوجود این فرصت‌ها در سطح مطلوبی قرار ندارد گفت: بر اساس آمار حجم مبادلات تجاری دو کشور در سال ۲۰۲۰، ۲۳۵ میلیون دلار بوده است که در مقایسه با حجم ۸۵۰ میلیارد دلار تجارت خارجی قزاقستان این عدد بسیار ناچیز است. لذا لازم است برای توسعه روابط تجاری نسبت به رفع موانع از جمله تسهیل صدور روادید گام‌های عملیاتی برداشته شود.رئیس اتاق ایران کردیدور بندرعاس –ترکمنستان-قزاقستان را به عنوان فرصتی مهم برای ترانزیت کالا و تأمین نیازهای کشورهای مرتبط با این کردیدور ارزیابی کرده و بیان کرد: این کردیدور باعث اتصال قزاقستان و سایر کشورهای CIS، خلیج فارس و کشورهای جنوب شرقی آسیا می‌شود. بنابر این فعال شدن این کردیدور به توسعه تجارت کشورهای طول مسیر کمک خواهد کرد. شافعی ادامه داد: فعال کردن حمل‌ونقل دریایی بین دو کشور هزینه‌های تمام‌شده کالا را به‌مراتب کاهش داده و باعث تسریع و تسهیل در موضوع حمل‌ونقل خواهد شد. لذا لازم است زیرساخت‌های بندری دو کشور تقویت و زمینه حمل‌ونقل دریایی دو کشور توسعه یابد. او تأکید کرد: در صورت توسعه زیرساخت‌ها و رفع نوانعی مانند مشکلات نقل‌وانتقال پول و تسهیل روابط بانکی و رفع مشکل صدور ویزای تجاری بلندمدت قزاقستان برای تجار ایرانی می‌توان در زمینه صادرات کالاهای صنعتی، خدمات فنی و مهندسی و همکاری‌های علمی به خصوص در زمینه نانو و بیوتکنولوژی و توسعه گردشگری سلامت دو کشور می‌توانند با یکدیگر همکاری بیشتری در آینده داشته باشند. به خصوص اینکه ایران می‌تواند در ساخت طرح‌های زیربنایی، صنعتی و تجاری قزاقستان سرمایه‌گذاری و اکتشاف و بهره‌برداری از معادن و همچنین سرمایه‌گذاری مشترک در حوزه‌های تولیدی در قزاقستان مشارکت کند.

معاون صادرات گروه خودرو سازی سایپا



هزار دستگاه خودرو پراید به بازار عراق صادر شده و در حال حاضر نیز تولید این محصول در سایت اسکندریه عراق به صورت سی.کی.دی (قطعات ارسالی از سایپا) ادامه دارد. وی افزود: محبوبیت پراید ۱۳۱ در بازار عراق به سه دلیل است که مهمترین آن قیمت رقابتی در مقایسه با محصولات دیگر تولیدکنندگان جهانی است. معاون صادرات سایپا با بیان اینکه مبلغ حدود ۷هزار دلار پراید، کمترین قیمت یک خودرو سفیر یکولومتر در بازار عراق است، اظهار کرد: دیگر دلایل محبوبیت پراید در عراق «در دسترس» بودن و «ارزان بودن» قطعات یدکی در این کشور است. کریمی گفت: از آنجا که بیشترین کاربری خودرو پراید در عراق، استفاده در حمل و نقل ورون شهری و ناوگان تاکسیرانی است، در دسترس و ارزان بودن خدمات پس از فروش، یک موضوع مهم و پراهمیت برای مالکان و رانندگان به حساب می‌آید. وی اظهار کرد: درحال حاضر تمام شرکت های خودرو سازی، محصولات خود را با شرایط اعتباری و اقساطی در بازار عراق عرضه می کنند و تنها خودرویی که فروش نقدی دارد، پراید است. معاون صادرات سایپا با اشاره به برخی اظهارنظرهای نادرست پیرامون شرایط فروش و استقبال از خودرو پراید در عراق گفت: متأسفانه آنچه که گاه باعث انتشار اخبار کذب و نادرست از شرایط فروش محصولات گروه خودرو سازی سایپا در عراق می‌شود، به دلایلی از جمله مشکل ترجمه، عدم آشنایی با شرایط بازار عراق و مهمتر از همه مقایسه با بازار خودرو در ایران است. کریمی تشریح کرد: به عنوان مثال محاسبه می کنند که یک خودرو با گیربکس اتوماتیک در ایران ۸۰۰ میلیون (۸برابر پراید) است، در حالی که همان خودرو اتوماتیک در بازار عراق ۱۵۰ تا ۲۵۰ هزار دلار قیمت دارد، بعد این دو قیمت را تناسب بسته و کشف قیمت می کنند که پراید هم در عراق باید یک هشتم (حدود سه هزار دلار) قیمت داشته باشد! وی ادامه داد: در عراق کمترین قیمت خودرو با قیمت حدود ۷ هزار دلار به پراید ۱۳۱ تعلق دارد؛ بنابراین باید توجه داشت که مناسبات بازار خودرو در ایران و عراق یکسان نیست و مقایسه آنها به اشتباه محاسباتی منجر خواهد شد. کریمی گفت: یکی دیگر از موضوعاتی که باید به آن آشنایی داشت، نحوه محاسبات مرسوم مالی در عراق است. به عنوان مثال اگر با این موضوع آشنا نباشید که عراقی‌ها به صد دلاری یک ورق» می‌گویند یا اینکه محاسبات دینار را به صورت خلاصه درج می کنند، فکر می‌کنید خودرو پراید در وب سایت پر مخاطب «سوق المفتوح» ۷۴۰ دلار قیمت گذاری شده است؛ در حالیکه این خودرو شماره گذاری شده و آماده استفاده ۷۴۰ دلار است. وی افزود: گاه تصاویری منتشر می شود از امکانات متفاوت خودروهای ایرانی در بازار عراق از جمله اینکه روی خودرو پراید، مالی مدیا (نمایشگر) نصب شده؛ این امر صحیح است اما باید توجه داشت که این امکانات به درخواست مشتری روی خودرو نصب شده و همان مالی مدیا ۲۵۰ دلار به قیمت خودرو اضافه خواهد کرد. معاون صادرات گروه خودرو سازی سایپا گفت: سایت اینترنتی نمایندگی فروش محصولات سایپا در کشور عراق وجود دارد که با مراجعه به آن و البته دیگر سایت های معتبر خرید و فروش خودرو در عراق مشخص می‌شود که خودرو پراید در این کشور به قیمت حدود ۷ هزار دلار (بیشتر از ۱۸۰ میلیون تومان) فروخته می‌شود.

معاون صادرات گروه خودرو سازی سایپا خبر داد

قیمت ۷ هزار دلاری پراید در سایت‌های خرید و فروش خودروی عراق

پرداخت ۱۲۶ هزار میلیارد تومان یارانه به واردکنندگان

عضو اتاق ایران و آلمان گفت: اگر فاصله بین نرخ ارز آزاد و ترجیحی را ۲۳ هزار تومان در نظر بگیریم، یعنی در حدود ۱۲۶ هزار میلیارد تومان مابه‌التفاوت به وارد کنندگان پرداخت شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، نگاهی به قیمت‌ها در بازار نشان می‌دهد که افزایش قیمت در کالاهای مشمول ارز ۴۲۰۰ بیشتر از کالاهایی است که ارز ۴۲۰۰ نمی‌گیرند. این در حالی است که در اردیبهشت ۹۷، اعضای هیأت دولت عنوان کردند که هدف اصلی از اتخاذ چنین سیاستی، تثبیت قیمت کالاهای اساسی است. هدفی که به نظر می‌رسد هرگز به مرحله تحقق نرسید. در همین راستا شاهین اصغری عضو هیأت رئیسه اتاق ایران و آلمان در گفت‌وگو با خبرنگار مهر اظهار کرد: همان زمانی که ارز ۴۲۰۰ تومانی در دولت مطرح و تصویب شد، هرگز تصور نمی‌شد که این سیاست ارزی چند سال ادامه داشته باشد. به عقیده من یکی از اشتباهات محاسباتی دولت این بود که فکر می‌کرد در کوتاه‌مدت می‌توانند با تخصیص ارز ترجیحی به مشکل افزایش قیمت‌ها فائق بیایند، ولی این‌طور نبود و مشکلات بسیاری را به وجود آورد. وی افزود: برای مثال شرکت‌های خارجی در حال حاضر به واسطه وجود ارز ترجیحی در کشور و چند نرخ بودن آن، دچار مشکل شده‌اند؛ مثلاً شرکت‌های آلمانی فقط نرخ اعلامی توسط بانک مرکزی را به رسمیت می‌شناسند و چند نرخ بودن ارز در کشور ما برای آنها عجیب است. موضوع چندنرخ بودن ارز برای کشورهای دیگر بسیار بیگانه است زیرا هیچ سیاست‌مداری برای واردات ارز از آن تخصیص نمی‌دهد. اصغری ادامه داد: ارز ۴۲۰۰ تومانی در کوتاه‌مدت شاید بتواند به برخی از شرکت‌ها بابت هزینه‌هایشان کمک کند، ولی در بلند مدت عملاً انجام بسیاری از پروژه‌های تولیدی در کشور را توجیه ناپذیر کرده است. چرا که به دلیل وارد کردن برخی کالا آزاد استفاده می‌کنند، امکان رقابت ایجاد نمی‌شود. عضو هیأت رئیسه اتاق ایران و آلمان به ناکارآمدی این سیاست ارزی در ثبت نگه داشتن قیمت‌ها اشاره کرد و گفت: رئیس کل سابق بانک مرکزی در تیرماه سال جاری گفته بود از ابتدای سال ۱۴۰۰، حدود ۵۰۵ میلیارد دلار ارز ۴۲۰۰ تومانی به واردکنندگان کالای اساسی اختصاص داده شده است. نتیجه تخصیص این رقم در ۵ ماهه نخست سال، افزایش ۲۲۳ درصدی تورم در اقلام خوراکی مشمول ارز ۴۲۰۰ تومانی، در قیاس با اقلام خوراکی غیر مشمول بود. این بدان معناست که سیاست ارز ۴۲۰۰ نه تنها به تثبیت قیمت کمک نکرده بلکه منجر شده است. وی افزود: در برخی از موارد مشاهده شده که حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی حتی می‌تواند به کاهش قیمت نیز منجر شود؛ برای مثال در مسئله واردات گوشت، پس از آنکه گوشت از فهرست کالاهای مشمول ارز ۴۲۰۰ تومانی حذف شد، این کالا با کاهش قیمت مواجه گردید. اصغری تصریح کرد: اگر فاصله بین نرخ آزاد و نرخ ترجیحی را ۲۳ هزار تومان در نظر بگیریم، باید گفت در حدود ۱۲۶ هزار میلیارد تومان مابه‌التفاوت بین ارز آزاد و ترجیحی به وارد کنندگان پرداخت شده است.

واردات ۸۴ تن چای کنیایی به ایران
مدیر اجرایی سندیکای چای کشور اظهار داشت: در روزهای اخیر سازمان چای کشور خبر ورود هیات کنیایی را به اطلاع داد. این هیات به سرپرستی یکی از استانداران راه به لاهیجان آمده‌اند و طبق شنیده‌ها با خود حدود ۴۸ تن چسای وارد کرده‌اند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، صادق حسینی مدیر اجرایی سندیکای چسای، در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایلنا درباره ورود کنیایی‌ها به لاهیجان و احداث مجموعه بسته بندی و فرآوری چای در این شهر، گفت: سال‌ها پیش سازمان تبلیغات اسلامی، با هدف خدمت به صنعت چای و آوردن چای ایرانی در سبید خانوارها اقدام به خرید یک مجموعه فرآوری و بسته‌بندی چای در شهرستان لاهیجان کرد. وی با اشاره به عدم موفقیت این سازمان در بسته‌بندی چای، افزود: سازمان تبلیغات اسلامی، دانش کافی در این زمینه نداشت و نتوانست از تجربه کارشناسان بهره بگیرد به‌همین دلیل طرح‌اش با شکست مواجه شد و مجموعه را تعطیل کرد. حسینی ادامه داد: این مجموعه در ادامه توسط چند ایرانی خریداری شد که آنها نیز موفق نبودند تا اینکه در نهایت این واحد صنعتی توسط کنیایی‌ها خریداری شد. این فعال اقتصادی با یکی از استاندارهای کنیا به لاهیجان آمده‌اند و طبق افزود: در روزهای اخیر سازمان چای کشور خبر ورود هیات کنیایی را به ما اطلاع داد. این هیات به سرپرستی یکی از استاندارهای کنیا به لاهیجان آمده‌اند و طبق شنیده‌ها با خود حدود ۸۸ تن چسای وارد کرده‌اند. به گفته حسینی، ادعای ورود ۱۰۰ هزار تن چای به ایران واقعی نیست چرا که ما سالانه ۸۰ هزار تن چای خارجی وارد می‌کنیم. این فعال اقتصادی با بیان اینکه ما از هدف اصلی خود، یعنی افزایش قیمت چای خاطر نشان کرد: ما نمی‌توانیم به لحاظ قانونی منعی بر فعالیت آنها ایجاد کنیم اما از نظر غری رود و کار کردن خارجی‌ها در پایتخت چای کشور چندان خوشایند نیست. اگر قرار بود یک ایرانی چنین کارخانه‌ای را احداث کند هزاران سنگ پیش پای او می‌انداختند اما فعالیت برای خارجیان هموار است.