

#### یک دهه غفلت از ابزارهای بلندمدت

#### تأمین مالی تولید در بانکها

از حدود دوازده سال قبل ارائه تسهیلات بلندمدت در سیستم بانکی متوقف شده است. هم‌اکنون حدود ۸۰ تا ۸۵ درصد تأمین مالی کشور از طریق نظام بانکی انجام می‌شود، بر این اساس سهم بازار سرمایه در تأمین مالی آن چنان چشم‌گیر نیست. برخی تأکید دارند که بازار سرمایه به‌دلیل ماهیت غیرتورمی آن باید جایگزین نظام بانکی در تأمین مالی اقتصاد شود، این درحالی است که در سوی مقابل تعدادی کارشناس معتقدند در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته همچنان نظام بانکی نقش محوری تأمین مالی اقتصاد را به‌عهده دارد و نمی‌توان در اقتصاد بانک‌محور ایران نقش سیستم بانکی را نادیده گرفت. در ادامه به کالاهای موجود در بازار سرمایه در خصوص تأمین مالی خواهیم پرداخت.

انتشار اوراق و میدان‌داری تأمین مالی برای کسری بودجه دولت

۱- در بازار سرمایه ایران، کانال‌های تأمین مالی مختلفی فعال هستند، مهم‌ترین و بزرگ‌ترین مسیر، انتشار و واگذاری اوراق است که بخش عمده آن توسط دولت انجام می‌شود، برای مثال، در سال گذشته حدود ۳۵۰ هزار میلیارد تومان (همت) اوراق منتشر شد که از این میزان، تقریباً ۵۰ درصد متعلق به بخش غیردولتی و ۲۰ درصد متعلق به دولت بود.

جالب اینکه حتی از این بخش دولتی، جالب ۸۰ درصد صرف بازپرداخت بدهی‌های قبلی شد و منابع خالص جدید برای دولت حدود ۵۰- ۶۰- همت بود. بخش خصوصی و نهادهای عمومی غیردولتی (مثل صندوق‌های بازنشستگی) هم حدود ۷۰ همت سهم داشتند.

اعداد و ارقام ناچیز تأمین مالی جمعی

۲- از سوی دیگر تأمین مالی جمعی در ایران تقریباً به سال است که آغاز شده است، اما سال گذشته جهش جدی پیدا کرد. این ابزار با تضمین اصل پول ایجاد شده و حدود ۱۰ همت تأمین مالی انجام داده است. فرایند آن سریع است و بازدهی خوبی ارائه داده که حتی از نرخ تورم بالاتر بوده است، اما چالش مهم آن این است که بازار ثانویه ندارد و سررسیده‌ها کوتاه‌مدتند (۶ تا ۱۲ ماه)، یعنی بیشتر مناسب سرمایه در گردش است تا سرمایه‌گذاری بلندمدت.

شرکتها ۶۰-همت افزایش سرمایه دادند؛ کم‌تاز ۳۰درصد به تأمین مالی جدید منتهی شد

۳- سال گذشته در شرکتها حدود ۶۰۰ همت افزایش سرمایه عمدتاً از محل سود انباشته شرکت‌ها صورت گرفته است، آن هم به‌دلیل معافیت مالیاتی این روش تقاضا برای آن افزایش یافته است، در واقع، این افزایش سرمایه بیشتر یک اقدام حسابداری است تا جذب منابع مالی جدید. از این مقدار، شاید کمتر از ۳۰ درصد واقعاً به تأمین مالی جدید برای پروژه‌ها منجر شده باشد، به همین دلیل، باید به‌دنبال افزایش سرمایه از محل آورده نقدی یا سلب حق تقدم برای ورود سرمایه‌گذاران جدید باشیم، که البته نیازمند جذابیت اقتصادی، بازدهی مناسب و اعتمادسازی در بازار است.

در همین خصوص فرهنگ حسینی طی گفتگویی یی تأکید کرد، نیاز داریم ابزارهای مالی بلندمدت به نظام بانکی بازگردند؛ مثل سررده‌های ۳ تا ۵ ساله که حدود ۱۲ سال پیش حذف شدند، البته حذف آن‌ها در زمان خود برای کنترل زبان بانک‌ها و مهار ریسک نرخ بهره انجام شد، اما حالا باید بازبینی شود، بدون این ابزارها، بانک‌ها عملاً نمی‌توانند وام‌های بلندمدت ارائه دهند.

علاوه بر این، چالش‌های حقوقی و فقهی مربوط به نحوه محاسبه سود (و سود مرکب) هم باید حل‌وفصل شود تا نظام بانکی انگیزه پیدا کند وام‌های سرمایه‌گذاری ارائه دهد، نه فقط تسهیلات کوتاه‌مدت و سرمایه در گردش.

#### رازینی با فرودگاه نجف برای کاهش هزینه پروازهای اربعین

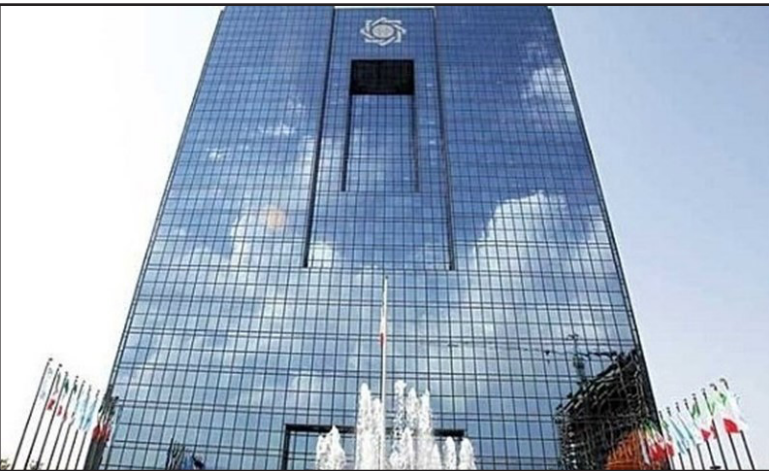
دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی از رازینی با فرودگاه نجف برای کاهش هزینه پروازهای اربعین خبر داد و گفت:هزینه‌ها هندلیگ هر پرواز در این فرودگاه ۱۰ هزار دلار است. مقصود اسدی‌سلامتی در گفت‌وگویی در رابطه با پروازهای اربعین اظهار کرد: یکی از مسائلی که شرکت‌های هواپیمایی داخلی با آن مواجه هستند، هزینه‌های سنگینی است که فرودگاه نجف دریافت می‌کند.

وی توضیح داد: فرودگاه نجف برخلاف تمام فرودگاه‌های دنیا، هم در زمان ورود مسافر و هم در زمان خروج، عوارض دریافت می‌کند. این فرودگاه برای ورود و خروج مسافر مجموعاً ۳۰ دلار دریافت می‌کند.

وی افزود: همچنین این فرودگاه برای استفاده از هر ویلچر ۳۵ دلار از شرکت هواپیمایی می‌گیرد.

#### پول ارز ابانک

#### برنامه ضدتورمی بانک مرکزی / تثبیت چگونه تورم را کاهشی کرد؟



درصدی، به ۳۵،۸ درصد در پایان سال رسید، موضوعی که حکایت از اثربخشی سیاست‌های تثبیتی بانک مرکزی دارد. این در حالی است که در اردیبهشت ۱۴۰۴، نرخ تورم دوازده‌ماهه با افزایش جزئی به ۳۶،۸ درصد رسید. با این‌حال، بانک مرکزی همچنان بر اجرای برنامه‌های ضدتورمی خود در حوزه مدیریت بازار ارز و سیاست‌های پولی، نظارتی و اعتباری تأکید

دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که بانک مرکزی از اواخر سال ۱۴۰۱، راهبرد «ثبات‌سازی اقتصاد» را به‌عنوان چارچوب اصلی سیاست‌گذاری پولی و ارزی خود در دستور

کار قرار داد. برآیند این سیاست‌ها و اقدامات، کاهش قابل‌توجه نرخ تورم در سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ را رقم زد. بر پایه آمارهای رسمی، نرخ تورم در پایان سال ۱۴۰۲ با کاهش ۵،۷ واحد درصدی نسبت به سال قبل، به ۴۷،۴ درصد رسید. این روند در سال ۱۴۰۳ نیز ادامه یافت و نرخ تورم با کاهش چشمگیر ۱۱،۷ واحد

#### اقتصاد ایران

#### کریدور توتیت؛ فرصت تازه ایران برای تقویت تجارت منطقه‌ای

عزیزا محمودی دبیر حمل و نقل اکو در گفتگو یی در پاسخ به سؤالی در خصوص جزئیات نشست‌های کارشناسی برگزار شده پیش از اجلاس وزرای حمل و نقل کشورهای عضو اکو و قفقه‌ای که پیش از این در برگزاری جلسات پیش آمده بود، گفت: سیزدهمین نشست وزرای سازمان همکاری

اقتصادی (اکو) در تهران برگزار شد. این اجلاس، بر اساس مقرراتی که در سازمان اکو پیش‌بینی شده، می‌بایست به‌صورت سالیانه برگزار شود. با این حال، پس از گذشت دو سال، اکنون شاهد برگزاری سیزدهمین دوره آن هستیم. این مسئله دربرگیرنده دو نکته است: نخست، آن‌که عضو اکو و قفقه‌ای که پیش از این در برگزاری جلسات پیش آمده بود، گفت: سیزدهمین نشست وزرای سازمان همکاری اقتصادی (اکو) در تهران برگزار شد. این اجلاس، بر اساس مقرراتی که در سازمان اکو پیش‌بینی شده، می‌بایست به‌صورت سالیانه برگزار شود. با این حال، پس از گذشت دو سال، اکنون شاهد برگزاری سیزدهمین دوره آن هستیم. این مسئله دربرگیرنده دو نکته است: نخست، آن‌که سالیانه برگزاری می‌شد که متأسفانه این روند محقق نشد؛ و دوم، آن‌که با نگاهی مثبت، نشان‌دهنده اراده‌ای مشترک در درون سازمان اکو و دولت جمهوری اسلامی ایران است که بر اساس آن، بنا داریم روابط میان کشورهای عضو اکو بیش از پیش توسعه یابد.

وی افزود: از این منظر، اجلاس وزرای حمل‌ونقل اکو را به فال نیک می‌گیریم. چنان‌که مستحضرید، نشست‌های کارشناسی مقدم بر نشست‌های رسمی وزرا از اهمیت بسزایی برخوردارند؛ چراکه نتایج و تمرات آن‌ها در اجلاس نهایی متبلور می‌شود. پیش از برگزاری نشست کنونی، از طریق دبیرخانه سازمان اکو، به‌طور مستمر با کشورهای عضو در ارتباط بودیم؛ و مباحث و مستندات لازم را تبادل کرده‌ایم. نتیجه این تعاملات، تدوین و تصویب بیانیه تهران در نشست دیروز مقامات ارشد بود. تجاری‌سازی کریدورها و دیجیتالی‌سازی فرایندهای حمل و نقل؛ دو محور اصلی اجلاس اکو در تهران

محمودی گفت: در نشست سیزدهم، موضوعات کلیدی حوزه حمل‌ونقل از جمله تسهیل تردد، تجاری‌سازی کریدورها، و دیجیتالی‌سازی فرآیندهای حمل‌ونقلی



دبیر حمل و نقل سازمان همکاری اکو با اشاره به کریدور تازه تاسیس توتیت که از چین آغاز و به اروپا متصل می‌شود، گفت: چنانچه بتوانیم چالش‌های موجود در مسیر این کریدور را رفع نماییم، تجاری‌سازی آن می‌تواند نقش مؤثری در تقویت تجارت منطقه‌ای ایفا کند.

طرح شد. امیدواریم این اجلاس، فرصتی فراهم آورد تا جمهوری اسلامی ایران و دیگر اعضای اکو بتوانند گام‌های مؤثری در راستای تسهیل تجارت بردارند.

تشدید فعالیت‌های سازمان اکو با برگزاری نشست در هفته‌های اخیر - همان‌گونه که در ماه‌های اخیر شاهد بوده‌ایم، فعالیت‌های سازمان اکو رشد چشمگیری داشته است. به‌عنوان نمونه، چندی پیش در تهران، اجلاس رؤسای گمرکات اکو برگزار شد؛ پیش از آن، اجلاس رؤسای راه‌آهن اکو در ترکیه برگزار گردید؛ همچنین وزرای گردشگری کشورهای عضو اکو گرد هم آمدند. در هفته آینده نیز همدان میزبان رویدادی در حوزه گردشگری سلامت خواهد بود. علاوه بر این، در جزیره کیش، موضوع گردشگری به بحث گذاشته شده بود. امید است سازمان اکو که از ظرفیت و توانایی قابل‌توجهی برخوردار است، بتواند نقش خود را در سطح منطقه‌ای

فرمانت‌های ایفا کند. امکان بهره‌برداری تجاری ایران از کریدور توتیت دبیر حمل و نقل اکو گفت: تأثیرگذاری فعالیت‌های اکو، منحصر به ده کشور عضو نیست، بلکه بر سایر کشورهای منطقه نیز اثرگذار خواهد بود. به‌عنوان نمونه، هفته گذشته اجلاسی در تاجیکستان برگزار شد

پیرامون کریدور تازه‌تأسیس توتیت، که از چین آغاز می‌شود، از طریق تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان و ایران عبور می‌کند و نهایتاً به ترکیه و اروپا می‌رسد. چنانچه بتوانیم چالش‌های موجود در مسیر این کریدور را رفع نماییم، تجاری‌سازی آن می‌تواند نقش مؤثری در تقویت تجارت منطقه‌ای ایفا کند. تنها ۸ درصد اقتصاد کشورهای عضو مربوط به سازمان اکو است؛ در آغاز راه هستیم

وی در پاسخ به سؤالی درباره وضعیت کنونی ترانزیت میان کشورهای عضو اکو گفت: وقتی تنها هشت درصد از اقتصاد و فرامنت‌های ایفا کند. امکان بهره‌برداری تجاری ایران از کریدور توتیت دبیر حمل و نقل اکو گفت: تأثیرگذاری فعالیت‌های اکو، منحصر به ده کشور عضو نیست، بلکه بر سایر کشورهای منطقه نیز اثرگذار خواهد بود. به‌عنوان نمونه، هفته گذشته اجلاسی در تاجیکستان برگزار شد

پیرامون کریدور تازه‌تأسیس توتیت، که از چین آغاز می‌شود، از طریق تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان و ایران عبور می‌کند و نهایتاً به ترکیه و اروپا می‌رسد. چنانچه بتوانیم چالش‌های موجود در مسیر این کریدور را رفع نماییم، تجاری‌سازی آن می‌تواند نقش مؤثری در تقویت تجارت منطقه‌ای ایفا کند. تنها ۸ درصد اقتصاد کشورهای عضو مربوط به سازمان اکو است؛ در آغاز راه هستیم

#### نقد معاون بانک مرکزی به فقدان اولویت بندی در توسعه اقتصادی



انتقاد کرد و گفت: در برنامه‌های توسعه‌ای کشور، اولویت‌های اقتصادی به‌طور شفاف تعیین نشده است. این مسئله باعث شده که نظام مالی نتواند به‌درستی منابع خود را متناسب با اولویت‌ها تخصیص دهد.

معاون بانک مرکزی با ارائه آماری از رشد چشمگیر تأمین مالی ارزی در سال‌های اخیر گفت: حجم تأمین مالی ارزی کشور از حدود ۳۹ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۸ به بیش از ۶۸ میلیارد دلار در سال ۱۴۰۲ رسیده است. اما این افزایش لزوماً منجر به رشد متناسب اقتصادی نشده است، چرا که تخصیص منابع به صورت هدفمند و بر اساس اولویت‌های اقتصادی نبوده است.

وی با اشاره به بخش‌های صنعت و کشاورزی افزود: در حالی که تخصیص ارز به این دو بخش در سال‌های اخیر افزایش چشم‌گیری داشته، خروجی اقتصادی متناسبی حاصل نشده است. به گفته او، علت این عدم تناسب، نبود راهبرد روشن برای اولویت‌بندی بخش‌های مولد اقتصاد است.

#### رازینی با فرودگاه نجف برای کاهش هزینه پروازهای اربعین

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی از رازینی با فرودگاه نجف برای کاهش هزینه پروازهای اربعین خبر داد و گفت:هزینه‌ها هندلیگ هر پرواز در این فرودگاه ۱۰ هزار دلار است. مقصود اسدی‌سلامتی در گفت‌وگویی در رابطه با پروازهای اربعین اظهار کرد: یکی از مسائلی که شرکت‌های هواپیمایی داخلی با آن مواجه هستند، هزینه‌های سنگینی است که فرودگاه نجف دریافت می‌کند.

وی توضیح داد: فرودگاه نجف برخلاف تمام فرودگاه‌های دنیا، هم در زمان ورود مسافر و هم در زمان خروج، عوارض دریافت می‌کند. این فرودگاه برای ورود و خروج مسافر مجموعاً ۳۰ دلار دریافت می‌کند.

وی افزود: همچنین این فرودگاه برای استفاده از هر ویلچر ۳۵ دلار از شرکت هواپیمایی می‌گیرد.

#### برنامه ضدتورمی بانک مرکزی / تثبیت چگونه تورم را کاهشی کرد؟

مرکزی، انتشار ابزارهای نوین سیاست پولی نظیر اوراق ودیعه و اوراق مصون از تورم، سامانه‌هی شبکه بانکی، و پیگیری برنامه اصلاح نظام بانکی نیز جزو اقدامات مهم در این بخش به شمار می‌رود. بانک مرکزی همچنین سیاست هدایت اعتبار را با هدف تقویت تولید دنبال کرده و با راه‌اندازی حساب ویژه تأمین سرمایه در گردش (جهش تولید)، ابزارهای زنجیره تولید مانند اوراق گام و برسات الکترونیکی را توسعه داده است.

حکمرانی ریتال؛ کنترل جریان‌های مالی با توسعه سامانه‌های نظارتی

در کنار این اقدامات، بانک مرکزی برای تقویت حکمرانی ریتال و کنترل جریان‌های مالی و سرمایه‌ای مرتبط با بازارهای دارایی، اقداماتی نظیر توسعه سامانه‌های مبارزه با پولشویی، بهینه‌سازی سامانه‌های ارزی، و ارتقاء پایگاه‌های داده اعتبارسنجی را در دستور کار قرار داده است.

هدف از این برنامه‌ها، مدیریت شفاف و دقیق تراکنش‌های بانکی، جلوگیری از فرار سرمایه از مسیرهای غیررسمی و تقویت انضباط مالی در اقتصاد کشور است. در صورت شکست مذاکرات ایران و آمریکا؛ بانک مرکزی چه خواهد کرد؟

بررسی های خبرنگار ما نشان میدهد که در صورت عدم حصول توافق در مذاکرات ایران و آمریکا، بانک مرکزی همچنان برنامه تثبیت نرخ ارز و تأمین ارز موردنیاز کشور با اولویت‌بندی مشخص و در قیمت‌هایی متناسب با واقعیت‌های اقتصادی را دنبال خواهد کرد.

همچنین، کنترل تقاضا از طریق مدیریت تقذبنگی و استمرار سیاست‌های تثبیت در صدر برنامه‌های بانک مرکزی و دولت قرار دارد.

این کشورها مربوط به تعاملات حوزه اکو می‌شود، این نشانگر آن است که هنوز اقدامات لازم برای بهره‌برداری مطلوب از ظرفیت‌ها صورت نگرفته است. آنچه اکنون در حال شکل‌گیری است، در حقیقت آغاز راهی نوین برای شکوفایی اقتصاد منطقه از مسیر تعاملات سازمان اکو است. فرصت ممتاز عضویت اقتصادهای در حال توسعه در سازمان اکو

محمودی در پاسخ به سؤالی در خصوص پروژه‌های مشترک توسعه کریدورهای حمل‌ونقل با محوریت ایران، گفت: دولت چهاردهم و وزرای کابینه، بارها در مصاحبه‌های رسمی تأکید کرده‌اند که مباحث مرتبط با کریدورها و حمل‌ونقل در سطوح زمینی، دریایی و هوایی، از اولویت‌های اساسی دولت به شمار می‌روند. از سوی دیگر، با توجه به اینکه دبیرخانه دائمی سازمان اکو در تهران مستقر است، این موقعیت می‌تواند بستری مناسب برای ایفای نقش راهبردی کشورمان در هماهنگی و هم‌افزایی میان اعضا فراهم آورد. همانند نخ تسبیحی که اجزای مختلف را به هم پیوند می‌دهد.

وی در پایان گفت: ما افتخار می‌کنیم که عضو سازمان‌های بین‌المللی متعددی نظیر شانگهای، بریکس و دیگر نهادهای منطقه‌ای و جهانی هستیم، اما در این میان، لازم است نقش و جایگاه سازمان اکو را که تنها سازمان بین‌المللی دارای دبیرخانه در کشورمان است، بیش از پیش جدی بگیریم. کشورهای عضو اکو همچون قزاقستان، ترکمنستان، تاجیکستان، ترکیه، آذربایجان و دیگر کشورها، همگی دارای اقتصادهایی در حال توسعه‌اند. با درک موقعیت راهبردی و ژئوپولیتیک‌ای ایران، چنانچه فرصت‌های پیش‌رو را مغتنم بشماریم، می‌توانیم بهره‌برداری بهینه‌ای از ظرفیت داخلی کشور و موقعیت ممتاز دبیرخانه اکو در تهران داشته باشیم.

مصرف کننده نهایی و کالا و خدمات هستند. بازرس مجمع عالی نمایندگان کارگران اظهار داشت: بررسی های میدانی حکایت از آن دارد که خیلی از کارآفرینان در سال جاری در نبود هیچ حمایت عملرایانه ای از سوی دولت ، خود آستین همت بالا زده و برای کاهش خاموشی در خطوط تولید و فعالیت با صرف پرداختی های میلیاردی ، اقدام به خرید و نصب ژنراتور نموده اند؛ با این حال غریب به اتفاق این واحدها با معضل بزرگتری بنام تأمین سوخت مواجه شده اندکه به علت عدم پاسخگویی و حل این مشکل بانچار مجبور به تهیه ی سوخت از بازار آزاد و آن هم به چند برابر قیمت اصلی از شبکه توزیع هستند . اینکه چرا در حالت عادی تأمین سوخت برای این دسته از افراد با مشکل مواجهه بوده ولی به اندازه کافی سوخت در شبکه توزیع غیر رسمی به وفور یافت میشود خود داستان مفصلی دارد که خارج از این بحث میباشد. وی بیان کرد: موارد بیان شده ی چالش های روزمره و عادی کارفرمایان و آن هم در حالت

روزنامه صبح ایران / سال دهم – شماره ۱۷۲۳

۱۹ خرداد ماه ۱۴۰۴ / با ما همراه شوید

www.serajonline.com – @serajname

#### اقتصاد بانک انرژی

#### صنعت و تجارت

#### دوراهای دولت در صنعت

#### خودرو؛ گرانی یا اصلاح ساختار؟

بازار خودرو در رکود است و دو خودروساز درخواست افزایش قیمت داده‌اند؛ اما این تصمیم در شرایط فعلی با ابهامات و چالش‌های زیادی روبه‌روست. امروز دو خودروساز بزرگ کشور ایران خودرو و سایپا درخواست رسمی خود را برای اصلاح قیمت محصولات خود ارائه داده‌اند. سایپا با اشاره به «زیان‌ده بودن فروش فعلی»، خواستار بازنگری در نرخ‌ها شده و ایران خودرو نیز با انتقاد از عدم اعلام قیمت‌های جدید، از وضعیت فعلی ابراز نارضایتی کرده است.

این درخواست در شرایطی مطرح شده که بازار خودرو با رکود تقاضا، کاهش معاملات، و سرگردگی در قیمت‌ها مواجه است. از سوی دیگر، نرخ ارز در ماه‌های اخیر نسبتاً تثبیت شده و بسیاری از مصرف‌کنندگان انتظار کاهش قیمت‌ها را دارند، نه افزایش آن.

آیا اصلاح قیمت منطقی است؟

از نظر تولیدکنندگان، افزایش هزینه‌های نهاده‌های تولید (از جمله دستمزد، انرژی، و قطعات) و ثبات قیمت فروش، به کاهش حاشیه سود یا حتی ضرر عملیاتی انجامیده است. بنابراین درخواست اصلاح قیمت از نگاه بنگاه اقتصادی قابل دفاع است.

اما از منظر مصرف‌کننده و بازار، افزایش مجدد قیمت خودرو بدون بهبود محسوس در کیفیت، خدمات پس از فروش، یا عرضه مستمر، باعث تشدید نارضایتی عمومی خواهد شد. ضمن اینکه تئوان خرید خودرو نیز کاهش یافته و گرونه افزایش قیمت می‌تواند به رکود بیشتر در بازار بینجامد.

به نظر می‌رسد در شرایط فعلی افزایش قیمت تنها راهکار نیست، بلکه می‌تواند آخرین راهکار باشد. آن‌هم به‌شروط رعایت چند نکته کلیدی. بازار خودرو ایران اکنون درگیر رکود تقاضا، افت قدرت خرید، و کاهش اعتماد عمومی به کیفیت محصولات داخلی است. در چنین بستری، افزایش قیمت بدون اصلاح ساختار، صرفاً به عمیق‌تر شدن رکود و انباشت خودرو در پارکینگ‌ها منجر می‌شود.

کارشناسان خودرو معتقدند راهکارهای جایگزین افزایش قیمت می‌تواند موار زیر باشد. -اصلاح هزینه‌های تولید: کاهش اتلاف منابع، بهبود بهره‌وری، و کوچک‌سازی بدنه اداری.

-شفاف‌سازی مالی و قیمت‌گذاری: بیان صادقانه دلایل زیان‌دهی و هزینه تمام‌شده تولید. -افزایش جذابیت محصولات برای مشتری: ارتقاء کیفی، نوآوری طراحی، و بهبود خدمات پس از فروش.

-تحریک تقاضای واقعی از طریق سیاست‌های مالیاتی، تسهیلات و مشوق‌ها. -در واقع، اگر این اقدامات اجرایی نشود، افزایش قیمت ن‌تنها راهکار نیست، بلکه فرار از حل مسأله اصلی است.

البته بیان این نکته ضروری است که در حال حاضر، بازار خودرو ایران دچار رکود سنگین است؛ تقاضا کاهش یافته، خرید مصرفی جای خود را به رفتارهای احتیاطی یا سرمایه‌ای داده و خریداران منتظرند ببینند دولت چه تصمیمی درباره قیمت‌گذاری و عرضه خواهد گرفت. در این وضعیت، نه افزایش قیمت راهگشاست و نه فروش‌های فروش فعلی کارآمد به نظر می‌رسند.

ابهامات طرح‌های فروش و پیشنهاد عرضه در بورس کالا

طرح‌های فروش فوق‌العاده و قرعه‌کشی که در سال‌های گذشته با هدف تنظیم بازار اجرا شدند، اکنون با چند ابهام جدی مواجه‌اند: شفاف نبودن تخصیص‌ها و فرایند ثبت‌نام -بی‌اعتمادی عمومی نسبت به قرعه‌کشی -عدم توازن عرضه با تقاضای واقعی -قتل‌توان سرمایه مردم در سامانه‌ها بدون چشم‌انداز روشن تحویل

از طرف دیگر، برخی کارشناسان و حتی خودروسازان پیشنهاد داده‌اند خودرو در بورس کالا عرضه شود تا کشف قیمت به‌صورت شفاف انجام شود و واسطه‌گری کاهش یابد. اما این پیشنهاد نیز بدون پاسخ ماند و دولت هنوز موضع روشن و جامعی درباره آن نگرفته است.

خوشبینانه قلمداد می‌گردد که در نهایت مصرف کنند نهایی پرداخت کننده ی این ناسامانی ها خواهد بود. اما در حالت بدبینانه که این روزها به چشم می‌خورد برخی کارفرمایان این واحدها بواسطه ی این موضوع در طی مدت زمان قطعی برق با اینکه خارج از اراده نیروی کار میباشد، اقدام به کسر مرخصی استحقاقی و مرخصی بدون حقوق از کارگران خود مینمایند تا بتوانند ضرر ناشی از این موضوع را از جیب کارگران خود پرداخت نموده و درصدی از خسارت وارده را از محل نیروی کار جبران نمایند. این فعال کارگری اظهار داشت: اینکه با بروز این چالش ها تازه مدیران مربوطه به این نتیجه رسیده اند که میبایستی در این صنعت سرمایه گذاری نمود فساد به جلوی تاسف بارست که از سوی قدرت اندر کاران دولتی شاهد آن هستیم. وی گفت: اینکه مدیران مربوطه کما فی السابق با در پیش گرفتن رویه های انجینینری به دنبال توجیه اشتباهات خود و با واژه های همواره اشای تحریم های ظالمانه هستند در حقیقت تقاضای اشتکار با نامگذاری هوشمندانه مقام معظم رهبری در سال جارست که بنام سال سرمایه گذاری برای تولید نامگذاری شده است؛ زیرا همگان می‌دانند که هدف پنهان نامگذاری سال جاری در درجه اول حفظ سرمایه گذاری ، کارآفرین و کارفرما فعلی کشوراست که متأسفانه از دید مدیران اینچنینی به فراموشی سپرده شده و نادیده گرفته شده است.