در بررسی انتظار صنعتگران از نمایندگان خانه ملت مطرح شد

حمایت برای رفع مشکلات داخلی و خارجی

صنعت خودرو پس از تحریم روزهای سختی را می‌گذراند که با وجود عبور از بحران هنوز به وضعیت عادی برنگشته است. در این بخش، قطعه‌سازان شرایط به‌مراتب سخت‌تری دارند، زیرا مربوط به بخش خصوصی بوده و از پشتوانه‌های مالی دولتی که خودروسازان در اختیار دارند، برخوردار نیستند. کارآفرینی و جنگیدن در شرایط سخت مربوط به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی است، زیرا حیات آنها بستگی به سود و زیانی دارد که شرایط به آنها تحمیل می‌کند. در شرایط فعلی، زنجیره تامین با چالش‌های بسیاری روبه‌رو است البته بزرگ‌ترها نسبت‌به قطعه‌سازان متوسط و کوچک‌تر وضعیت مناسب‌تری دارند.

عکس: صمت

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

اصلاح برخی امور

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره انتظارات قطعه‌سازان از مجلس به صمت گفت: انتظارات فعالان صنعت قطعه، عجیب یا پیچیده نیست و بیشتر درخواست‌هایی است که به‌طور منطقی می‌توان از قانون‌گذار داشت.

وی افزود: مسائلی که در حال‌حاضر صنعت خودرو درگیر آنهاست و همیشه هم آنها از سوی انجمن مطرح‌شده، مشکلات چهارگانه‌ای است که نخستین آنها نقدینگی و قیمت‌گذاری است، زیرا در قطعه‌سازی به‌دلیل اینکه همیشه قیمت‌گذاری دستوری برای خودروسازان اعمال‌شده، قطعه‌سازان هم از سوی خودروسازان تحت‌فشار قرار می‌گیرند و قطعات براساس نرخ واقعی ارز و قیمت تمام‌شده محاسبه نمی‌شود. محبی‌نژاد در ادامه چالش‌های موجود صنعت قطعه اظهارکرد: مسئله تامین مواد اولیه داخلی و وارداتی، تامین ارز موردنیاز، اصلاح جایگاه صنعت خودرو در افکار عمومی و به‌ویژه نزد مسئولان ۳ چالش بعدی این صنعت به‌شمار می‌رود. اصلاح این جایگاه در ذهن مسئولان حتی اهمیت بیشتری دارد. وی تاکید کرد: این مشکلات چهارگانه به‌نوعی باید حل شود. انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور در ادامه افزود: یک سلسله مقررات و قوانین مخل تولید و در واقع مشکل‌آفرین در صنعت خودرو داریم که باید بازنگری و اصلاح شود. محبی‌نژاد در پایان یادآور شد: امیدواریم این امور با همکاری بخش خصوصی و انجمن‌های قطعه‌سازی و خودروسازی و نیز قانون‌گذار و ارکان صنعت خودرو انجام و مشکلات این صنعت برطرف شود. اگر در این مسیر موفق شویم، آینده روشنی برای صنعت خودرو کشور رقم خواهد خورد.

ضرورت پیگیری اجرای قوانین

در ادامه سعید صبوری از دیگر فعالان صنعت قطعه درباره مشکلات تولیدکنندگان و انتظار از نمایندگان مجلس به صمت گفت: گاهی قانونی تصویب می‌شود اما هنگام اجرا درست عمل نمی‌شود. در این‌باره می‌توان به قوانین در حوزه تسهیلات بانکی اشاره کرد. وی افزود: قانون‌گذار برای کمک به تولید و حمایت از تولیدکننده سعی در کاهش بهره بانکی و افزایش پرداخت تسهیلات دارد اما در عمل بانک‌ها کارشکنی می‌کنند. به‌عنوان مثال، صنعتگر اگر درخواست وام داشته باشد، بخشی از این تسهیلات به‌عنوان سپرده بانک‌ها در نزد خود نگه می‌دارند. به‌این ترتیب، سود بهره‌های بانکی روی کاغذ ۱۸ درصد عنوان‌شده اما با این عملکرد بانک‌ها به ۲۴ تا ۳۰ درصد هم می‌رسد. این قطعه‌ساز تاکید کرد: ضرورت دارد مجلس شورای اسلامی پیگیر این مسئله باشد و اجازه ندهد چنین قانونی در بانک اعمال شود. تولیدکننده به اندازه کافی گرفتار مشکلات تولید است و نمی‌تواند پیگیری حواشی آن هم باشد. عضو انجمن قطعه‌سازی با اشاره به مشورت با صنعتگران برای وضع قانون، عنوان کرد: صنعتگران در بطن تولید بوده و نسبت‌به تمام چالش‌ها و مشکلات آگاه هستند و قانون‌گذاران می‌توانند از تجربه آنها برای تصویب قوانین تسهیل کسب‌وکار استفاده کنند. صبوری اظهار کرد: در تصمیم‌گیری‌ها باید از اعضای انجمن‌ها به‌عنوان بخش خصوصی دعوت کنند تا مسائل و موضوعات دقیق‌تر دنبال شود.

تکلیف تعاملات بین‌المللی روشن شود

نصراله محمدحسین فلاح، عضو هیات‌مدیره انجمن مدیران صنایع و کنفدراسیون صنعت ایران با بیان اینکه برنامه برای صنعت، موضوعی است که باید ساعت‌ها درباره آن سخن گفت و چالش‌ها را تشریح و انتظارات را بازگو کرد به صمت گفت: در ۲ دهه گذشته نه‌تنها مشکلی رفع نشده، بلکه همچنان به مسائلی که صنعت را با چالش روبه‌رو کرده، اضافه می‌شود. وی افزود: در حال‌حاضر صنعتگر چوب برخی سیاست‌های نادرست را می‌خورد که مهم‌ترین آنها، عدم‌تعامل سازنده با جهان است. او اظهارکرد: تا هنگامی‌که تعامل سازنده با جهان نداشته باشیم، بار صنعت و صنعتگر اضافه و یک روز این صنعت و فردا صنعت دیگر دچار محدودیت‌های بین‌المللی می‌شود. صادرات می‌کنیم اما نمی‌توانیم پول آن را برگردانیم؛ بنابراین اگر قانون‌گذاران تمایل دارند کار واقعی انجام دهند، بهتر است از ابتدا وضعیت سیاست خارجی و ارتباطات بین‌الملل را مشخص کنند که قرار است چه کار کنیم؟

رسیدگی به تحریم‌های داخلی

عضو هیات‌مدیره انجمن مدیران صنایع و کنفدراسیون صنعت ایران با بیان اینکه مسائل و مشکلات بانکی به‌طور عجیبی روی هم انباشته شده، گفت: واقعا جای تاسف دارد که می‌شنویم کار به‌جایی می‌رسد که تازه قوه قضاییه متوجه قراردادهایی که بانک‌ها به صاحبان صنایع تحمیل می‌کنند، شده‌اند. قراردادهایی که یک‌طرفه و حتی خلاف توافق‌های بانک مرکزی است. کیست که در این سال‌ها نداند برخی بانک‌ها بسیاری از مصوبات بانک مرکزی را رعایت نکردند و با ترفندها و برنامه‌های گوناگون شرکت‌ها را تحت‌فشار قرار می‌دهند و ۱۵ تا ۲۰ درصد حتی ۳۰ درصد از وام را پیش‌برداشت کرده و با سود صفر سپرده‌گذاری می‌کنند. در بهره‌ای که در نهایت نصیب بانک می‌شود به حدود ۳۰ درصد می‌رسد. محمدحسین فلاح ادامه داد: گاهی صنعتگر از بازار آزاد بهتر پول تهیه می‌کند تا بانک‌ها. شاید بهتر باشد درها برای بانک‌های خارجی باز شود تا فضای رقابتی به‌وجود آید. او گفت: برخی از افراد تسهیلات با بهره‌های ۳۰ تا ۵۰ درصد می‌گیرند و بعد عنوان می‌شود چرا ملک گران شد؟ پاسخ این است، چون برای هر هزار خانوار بیش از یک شعبه بانکی در کشور وجود دارد. کجای دنیا این‌گونه است؟ این تعدد شعبه بانکی خرج‌شان از کجا تامین می‌شود؟ این فعال صنعت یادآور شد: از سوی دیگر، در دورانی که قرار بود بانک‌ها به صاحبان صنایع تسهیلات بدهند، تسهیلات را به صاحبان تجارت دادند. نمایندگان کمیسیون صنایع اگر به‌دنبال خلأها می‌گردند، این موارد جز چالش‌های موجود صنایع کشور است.

او گفت: کسی متوجه نیست که واحد صنعتی در این میان با چنین چالش‌هایی دچار مشکل و تعطیلی شده و بسیاری بیکار می‌شوند. نمایندگان جدید مجلس اگر فکر می‌کنند آگاه به این مسائل نیستند، می‌توانند از بخش خصوصی کمک بگیرند و ما آمادگی داریم تمام مشکلات و معضلات صنعت و پیشنهادهای خود را تشریح کنیم.

محمدحسین فلاح در ادامه تشریح چالش‌های بخش صنعت به رانت‌های اداری اشاره کرد و گفت: در برخی اداره‌های کشور هر عملی که باید انجام شود، وجوهاتی درخواست می‌شود. دراین‌باره هم قانون باید به کمک کاهش این فسادهای اداری بیاید و در بخش نظارت سختگیری‌های بیشتری شود.

برنامه‌های در دست اقدام نمایندگان

در ادامه، علی جدی یکی از اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی درباره برنامه‌های کمیسیون به صمت گفت: یک سلسله طرح‌ها و ایده‌هایی است که نمایندگان کمیسیون صنایع و معادن دارند در کنار این طرح‌ها و ایده‌ها هم مشکلاتی است که در گذشته وجود داشت و باید پیگیری و حل شود. وی افزود: اولویت‌ها مشخص و دسته‌بندی شده‌اند. موضوعات مانند بحث خودرو و... مطرح است که تمام موارد یک‌به‌یک بررسی و نتایج نهایی می‌شود. به‌عنوان مثال، بحث قاچاق کالا به‌عنوان یک اولویت برای حمایت از تولید مطرح است که در حال پیگیری و رفع مشکلات این حوزه هستیم. جدی در پایان عنوان کرد: پیشنهاد می‌کنم نمایندگان بخش خصوصی هم اعلام آمادگی کنند تا مسائل همه‌جانبه پیگیری شود.

حمایت از کارآفرین

در ادامه رضا هاشمی از فعالان صنعت قطعه به صمت گفت: متاسفانه اقدامات در دوره بحران در زمان آرامش فراموش می‌شود. زمانی که در دوره تحریم قبل، صنعت دچار بحران و مشکلات بسیاری شد، از تولیدکنندگان و صنعتگران خواسته شد به داد صنعت برسند. اما با رفع تحریم‌ها و امضای قراردادهای بین‌المللی دوباره درهای کشور به روی کالاهای خارجی، به‌ویژه چینی باز شد و مسئولان این حوزه فراموش کردند که قول‌هایی به تولیدکنندگان داده بودند. این فعال صنعت قطعه افزود: در حال‌حاضر هم شرایط مانند اوایل دهه ۹۰ است و چون در شرایط تحریم به‌سر می‌بریم از تولیدکننده کمک خواسته‌شده و بحث داخلی‌سازی رونق گرفته است. او گفت: از صنعتگر خواسته‌شده تا سرمایه، زندگی و انرژی خود را صرف تولید کند و با تمام توان تعمیق ساخت داخل را به‌سرانجام برساند. صنعتگر با توجه به تجربه‌هایی که از دوره‌های قبل دارد، خوشبین نیست اینکه اگر دوباره درهای کشور باز شود، از ورود کالاهای خارجی جلوگیری کنند. این قطعه‌ساز اظهارکرد: قانون‌گذاران و مسئولان باید حمایت کنند تا به کمک صنعتگران کسانی که کارآفرین هستند کشور را به خودکفایی رساند. هاشمی عنوان کرد: قانون‌گذار می‌تواند با تصویب قوانین حمایتی کارآفرین را تشویق به سرمایه‌گذاری در حوزه تولید کند. اما اگر کفه مشوق‌ها به سمت بازرگانی و تجارت سنگین باشد باعث بهم‌ریختگی بازار شده و نقدینگی‌های سرگردان به‌جای حضور در خط تولید در بازارها سرمایه‌گذاری می‌شوند.

انبارهای مترو تهران خالی از قطعات

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران با بیان اینکه به‌طور قطع با جابه‌جایی افراد، مشکلات زیرساختی مترو حل نخواهد شد، گفت: باید برای مترو تهران فکری اساسی کرد، امروز مترو تهران نیازمند اقدامات عاجل و ضربتی است که اورهال کردن قطارها در اولویت آنها قرار دارد. به‌گزارش ایسنا، سیدجعفر تشکری‌هاشمی در تذکر پیش از دستور خود در جلسه شورای شهر تهران با اشاره به موضوع آلودگی هوا، اظهارکرد: حساسیت به این موضوع نشان‌دهنده عمق نگرانی اعضای شورای اسلامی شهر تهران نسبت به پدیده آلودگی هواست که هر سال با این موضوع روبه‌رو هستیم، اگر امروز شهروندان وضعیت آلودگی هوای تهران و ترافیک پایتخت را مشاهده می‌کنند، نتیجه تفکرات غلطی است که مدیران قبلی شهر اجرا کردند. وی با بیان اینکه در سال‌های اخیر و با ادعای مدیران دوره گذشته که می‌خواهند شهر را ارزان اداره کنند، موضوع نگهداشت در شهر به‌شدت آسیب‌دیده، تصریح کرد: امروز با شبکه اتوبوسرانی ضعیف، عدم‌نوسازی خودروها و حتی عدم‌تعمیر خودروها مواجه هستیم. مترو تهران که آثار آن را در چند روز گذشته دیدیم، نتیجه تفکرات غلط گذشته است. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران در ادامه با انتقاد از خالی شدن انبارهای قطعات یدکی در طول چند سال اخیر، گفت: امروز به‌شدت نیازمند تامین قطعات هستیم، واگن‌های مترو به عمر فرسودگی خود رسیده و نیازمند اورهال قطارهای مترو هستیم و اگر شهردار تهران به فوریت در این زمینه اقدام نکند با مشکلاتی جدی‌تر در حمل‌ونقل شهروندان روبه‌رو خواهیم شد. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران نسبت به عملکرد و تصمیمات کارگروه اضطرار آلودگی هوا هم انتقاد کرد و گفت: در حالی که موتورسیکلت‌ها بیش از ۶ برابر یک خودرو یورو ۲، آلودگی تولید می‌کنند، معاینه فنی برای آنها اجباری نیست و کارگروه آلودگی هوا همچنان روش‌های قدیمی خود در تصمیم‌گیری برای هوای تهران را در پیش گرفته است. تشکری‌هاشمی با تاکید بر اینکه یک‌بار برای همیشه باید مشکل آلودگی هوا را اساسی حل کنیم، گفت: موتورسیکلت‌های کاربراتوری، خودروهای گازوئیلی، خودروهای فرسوده، با ایجاد سولفور و واکنش شیمیایی و تبدیل شدن به ذرات معلق باعث آسیب به هوای شهر تهران می‌شوند، همچنین کمتر از ۵ درصد خودروهای فرسوده در سال‌های اخیر نوسازی و جایگزین شده و موتورسیکلت‌های برقی هم جایگزین موتورسیکلت‌های کاربراتوری نشدند. تشکری‌هاشمی با اشاره به انتصاب مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو، گفت: به‌طور قطع با جابجایی افراد مشکلات زیرساختی مترو حل نخواهد شد، بلکه باید برای مترو تهران فکری اساسی کرد، امروز مترو تهران نیازمند طرح آنی و فوری است.

بلاتکلیفی طرح طبقه‌بندی مشاغل در شرکت واحد

عضو شورای شهر تهران با انتقاد از وضعیت خط ۹ اتوبوس‌های تندروی تهران خواستار رفع مشکلات آن شد. به‌گزارش ایسنا، علیرضا نادعلی نسبت‌به کمبود نیروی انسانی در شهرداری تهران انتقاد کرد و گفت: همان‌طور که در روزهای اخیر شاهد بوده‌ایم، تهران با مشکلات بزرگی مانند ترافیک سنگین در برخی ساعات روز و آلودگی شدید هوا مواجه است و در این میان، گسترش ناوگان حمل‌ونقل عمومی در کاهش اثرات این دو مشکل، نقش چشمگیری دارد. وی با بیان اینکه برای بررسی این موضوع بازدیدی سرزده از خط ۹ اتوبوس‌های تندروی تهران داشتم، افزود: کمبود تعداد اتوبوس‌های فعال در خط علاوه‌بر تشدید مشکلات ذکرشده، گریبان‌گیر کارکنان اتوبوسرانی و رانندگان نیز شده و کمبود نیروی این سازمان ضمن کاهش تعداد اتوبوس‌ها، باعث شده سرعت حرکت را برای جابه‌جایی مسافر افزایش دهند که مسافران در ایستگاه‌ها معطل نشوند و همین مهم گاه باعث بروز خطراتی برای مسافران شده و متاسفانه عدم‌پوشش بیمه بدنه باعث شده رانندگان هزینه‌های مربوط به تصادفات را پرداخت کنند. وی خاطرنشان کرد: طبق گزارش، بازنشستگی ۸۰۰ نفر از کارکنان و بلاتکلیف ماندن استخدام ۲۵۰ راننده و نیروی فنی باعث‌شده ساعت کاری رانندگان بدون در نظر گرفتن حق‌وحقوق افزایش یابد. عضو شورای شهر تهران با انتقاد از بلاتکلیفی طرح طبقه‌بندی مشاغل در شرکت واحد اتوبوسرانی، گفت: معطل ماندن طرح طبقه‌بندی مشاغل از سال ۱۳۸۵، بی‌جواب ماندن درخواست افزایش حق جذب برای رانندگان و کارگران در حالی که مصوبه کمیسیون مربوط در دوره گذشته را دارد و همچنین بی‌نظمی و گاه تبعیض در رفاه رانندگان (به‌عنوان مثال، شارژ بن کارت رفاهی و پرداخت عیدی) از جمله مشکلات مطرح شده از س رانندگان بود. نادعلی با بیان اینکه از سوی دیگر هم‌صحبتی با مسافران این خط نیز حاکی از مواردی بود که کمتر موردتوجه قرار گرفته، افزود: مسئله زورگیری و جیب‌بری در ساعات شلوغی اتوبوس از مسافران، موردتاکید مسافران این خط بود. وی ادامه داد: وضعیت نامطلوب نظافت ایستگاه‌ها و اتوبوس‌ها، عدم‌پاسخگویی سامانه‌های ۱۳۷ و ۱۸۸۸، نبود تابلوهای راهنمای نام و روشنایی ایستگاه‌ها از جمله موارد گلایه‌مندی شهروندان بود. در طول مسیر نیز موضوعی که به کرات قابل‌مشاهده بود، حضور معتادان در میانه بزرگراه امام علی (ع) بود. نادعلی با بیان اینکه این مسئله علاوه‌بر اینکه باعث بروز سوانحی مانند تصادف با اتوبوس‌ها می‌شود، امنیت را از ایستگاه‌ها به حداقل رسانده و غارت اموال ایستگاه‌هایی که با هزینه بیت‌المال ساخته شده‌اند را به همراه دارد.

ساماندهی موتورسیکلت‌ها نتیجه‌بخش نبود

به گفته رئیس شورای شهر تهران، اقدامات در راستای حل آلودگی هوا و ساماندهی موتورسیکلت‌ها و صنایع آلاینده تا کنون نتیجه‌بخش نبوده و به همین دلیل است که هنوز موتورسیکلت‌های کاربراتوری و آلاینده در تهران تردد می‌کنند.

به‌گزارش ایسنا، مهدی چمران با اشاره به وضعیت هوای پایتخت اظهارکرد: آلودگی هوا یکی از بغرنج‌ترین و حادترین مسائل است که اقداماتی در راستای حل آن انجام‌شده اما هنوز نتایج این اقدامات ثمربخش نبوده است.

وی با بیان اینکه شورای شهر در کنار بیش از ۲۰ نهادی که در قانون هوای پاک برای کاهش آلودگی هوا معین‌شده، تلاش می‌کند، تصریح کرد: ساماندهی موتورسیکلت‌ها و صنایع آلاینده تاکنون نتیجه‌بخش نبوده و به همین دلیل هنوز موتورسیکلت‌های کاربراتوری و آلاینده در تهران تردد می‌کنند.

رئیس شورای شهر تهران با بیان اینکه درجه گوگرد در گازوئیل برخی خودروها بالاست، اظهارکرد: این میزان در اتوبوس‌های شرکت واحد ۵۰۰ پی‌پی‌ام است اما گفته می‌شود در کامیون‌ها این عدد به ۵۰۰۰ پی‌پی‌ام می‌رسد.

وی با بیان اینکه همه باید تلاش کنیم تا آلودگی هوا کاهش یابد، تصریح کرد: در غیر این صورت، اوضاع بدتر می‌شود.

چمران با اشاره به گزارش معاون شهردار تهران درباره طرح تحول نگهداشت شهر گفت: در این زمینه باید اطلاع‌رسانی عمومی انجام شود.

وی همچنین درباره لایحه شهرداری در زمینه نحوه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حمل‌ونقل افزود: بخش خصوصی نمی‌تواند با وجود هزینه‌های بالا، کرایه فعلی را دریافت کند و باید به گونه‌ای این نحوه سرمایه‌گذاری طراحی شود که برای بخش خصوصی نیز صرفه‌اقتصادی داشته باشد که خوشبختانه این لایحه تصویب شد.

یارانه به مصرف‌کننده پرداخت شود

عضو هیات‌مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت استان تهران معتقد است با وجود اشتباه بودن اجرای طرح ارز ترجیحی، توقف این طرح باید به صورت تدریجی باشد، در غیر این صورت، شاهد افزایش افسارگسیخته و مهارنشدنی قیمت‌ها خواهیم بود. به‌گزارش صمت به نقل از روابط عمومی خانه صنعت، معدن و تجارت جوانان ایران، شاهرخ عباس‌زاده با انتقاد از تداوم اجرای سیاست ارز ترجیحی گفت: موجودیت ارز ۴۲۰۰ تومانی و به‌طور کلی، چندنرخی بودن ارز برای اقتصاد کشور مضر است، زیرا باعث ایجاد امضاهای طلایی و افزایش رانت ارزی می‌شود که دیدیم همین اتفاق هم افتاد. وی افزود: سال ۹۷ که موضوع اجرای ارز ۴۲۰۰ تومانی با هدف تامین کالاهای ضروری کشور مصوب شد، قرار بود این ارز در دسترس عموم باشد و بدون رانت، برای تامین کالاهای ضروری استفاده شود تا از افزایش نرخ برخی کاهالا جلوگیری کند اما اجرای این طرح و چندنرخی شدن، باعث ایجاد مشکلات متعددی شد. به‌گفته عباس‌زاده، ایجاد رانت ارزی، دریافت ارز و عدم‌واردات کالا، افزایش نرخ کالاهای ضروری، افزایش اختلاف در پرونده‌های ارزی بازرگانان و ایجاد تورم داخلی، برخی از مشکلاتی هستند که در اثر اجرای طرح ارز ترجیحی ایجاد شدند. عضو هیات‌مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت جوانان استان تهران با اشاره به مشکلات بیان شده، اجرای طرح ارز ۴۲۰۰ تومانی در سال ۹۷ را اشتباه دولت قبل دانست و یادآور شد: اگرچه اجرای این طرح اشتباه بود اما اکنون نیز توقف یک‌باره آن، باعث افزایش افسارگسیخته قیمت‌ها و ایجاد تورم قابل توجه و مهارنشدنی در قیمت‌ها، به‌ویژه نرخ نهاده‌های دامی و در نهایت، افزایش نرخ مرغ و... خواهد شد. وی با بیان اینکه اگر قرار است ارز ۴۲۰۰ تومانی حذف شود، این کار باید به صورت تدریجی باشد، افزود: بهترین جایگزین برای این طرح، پرداخت یارانه به مصرف‌کننده نهایی به‌جای دلال و واسطه‌گران است. عباس‌زاده یادآور شد: ادامه اجرای طرح ارز ۴۲۰۰ تومانی، علاوه‌بر نارضایتی جامعه، شدت گرفتن روند مقروض شدن دولت به بانک مرکزی را در پی خواهد داشت، ضمن اینکه به‌طور قطع، شاهد دریافت ارز بیشتر و کاهش واردات کالاهای اساسی خواهیم بود.

آرش محبی‌نژاد: یک سلسله مقررات و قوانین مخل در تولید در صنعت خودرو مشکل‌آفرین هستند که باید اصلاح شوند

رضا هاشمی: قانون‌گذاران باید حمایت کنند تا با کمک صنعتگران بتوان کشور را به خودکفایی رساند