

## اخبار کوتاه

## سقف تسهیلات ساخت و خرید مسکن از محل گواهی حق تقدم دو برابر شد

به گزارش روابط‌عمومی بانک مرکزی، فرزین در پایان جلسه امروز شش‌سوی پول و اعتبار با اعلام این خبر گفت: «سقف این تسهیلات پیش از این در تهران به‌صورت انفرادی ۲۰۰ میلیون تومان و برای زوجین ۴۰۰ میلیون تومان بود که براساس مصوبه جدید شورای پول و اعتبار، سقف تسهیلات در تهران به‌صورت انفرادی به ۴۰۰ میلیون تومان و برای زوجین به ۸۰۰ میلیون تومان افزایش یافت.»

وی درخصوص شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر گفت: «برای شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر نیز سقف این تسهیلات پیش از این ۱۶۰ میلیون تومان به‌صورت انفرادی و ۳۲۰ میلیون تومان برای زوجین بود که با مصوبه جدید سقف‌این تسهیلات به‌ترتیب به ۳۲۰ و ۶۴۰ میلیون تومان افزایش یافت.»

رئیس شورای پول و اعتبار خاطرنشان کرد: «سقف تسهیلات یاد شده در مناطق شهری نیز به‌صورت انفرادی ۱۲۰ میلیون تومان و برای زوجین ۲۴۰ میلیون تومان بود که به ترتیب به‌صورت انفرادی به ۲۴۰ و برای زوجین به ۴۸۰ میلیون تومان افزایش یافت. همچنین سقف تسهیلات پوشش هزینه تعمیر و نوسازی واحدهای مسکونی (جماله) نیز که پیش از این ۸۰ میلیون تومان بود به ۱۶۰ میلیون تومان افزایش یافت.»

به گفته رئیس کل بانک مرکزی پیش از این اوراق گواهی حق تقدم (تسه) در اختیار بانک مسکن و بانک‌های تجاری بود، اما با مصوبه جدید همه بانک‌ها می‌توانند از این امکان استفاده کنند. رئیس شورای پول و اعتبار در پایان به دیگر مصوبه امروز این ششورا اشاره و تصریح کرد: «مصوبه دیگر امروز ششورای پول و اعتبار، اصلاح دستورالعمل وجوه اداره شده بود، وجوه اداره شده قرارداد مناسی است که براساس آن افراد منابع خود را در بانک‌ها می‌گذارند و به افرادی که مدنظرشان است تسهیلات اعطا می‌شود. لذا امید است که این مهم در اعطای تسهیلات خرد بسیار اثرگذار باشد.»

## جزئیات رشد اقتصادی سال ۱۴۰۱ اعلام شد

براساس محاسبات مقدماتی اداره حساب‌های اقتصادی بانک مرکزی، تولید ناخالص داخلی به‌قیمت پایه (بانفت وبدون نفت) و به‌قیمت‌های ثابت سال ۱۳۹۵ در سال ۱۴۰۱ به ترتیب به ۱۵۱۵۴ و ۱۳۸۲۸ هزار میلیارد ریال رسیده است که در مقایسه با رقم مشابه سال ۱۴۰۱ (۱۴۵۷۱) ۱۳۴۱۶ هزار میلیارد ریال، به ترتیب به میزان ۴٫۵ و ۳٫۵ درصد افزایش یافته است.

به‌گزارش روابط‌عمومی بانک مرکزی، رشد عملکرد تولید ناخالص داخلی (بانفت وبدون نفت) طی چهار فصل سال ۱۴۰۱ به‌طور متوالی مثبت و صعودی بوده است. گفتنی است رشد تولید ناخالص داخلی بانفت به‌قیمت پایه و به‌قیمت‌های ثابت سال ۱۳۹۵ طی فصول اول تا چهارم سال ۱۴۰۱ به ترتیب معادل ۰٫۱۹، ۰٫۲۹، ۰٫۵۳ و ۰٫۳ درصد می‌باشد. همچنین رشد تولید ناخالص داخلی بدون نفت نیز به‌قیمت‌های واقعی و طی فصول سال ۱۴۰۱ به ترتیب از رشد ۱٫۷، ۳٫۵، ۴٫۱ و ۴٫۷ درصدی برخوردار بوده است.

تولید ناخالص داخلی ایران نیز به‌قیمت پایه و به‌قیمت‌های ثابت سال پایه ۱۳۹۵ طی سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ به ترتیب با رشد‌های ۴٫۴ و ۴ درصدی مواجه بوده است. در حقیقت اقتصاد ایران طی هشت فصل دو سال مذکور به‌صورت متوالی با رشد‌های اقتصادی مثبت روبه‌رو بوده است. از این رو امید می‌رود با استمرار سیاست‌های ثبات‌بخش اقتصادی دولت سیزدهم و بهبود فضای کلی اقتصاد کسب‌وکار، شاهد تداوم و تقویت روند حاضر و بهبود هر چه بیشتر عملکرد فعالیت‌های اقتصاد کشور باشیم.

همچنین عمده‌ترین منابع آماری به‌منظور محاسبه اقلام هزینه ناخالص داخلی را منابعی نظیر طرح آماری بودجه خانوار در مناطق شهری ایران (اداره آمار اقتصادی بانک مرکزی)، پرداختی‌های خزانه‌داری کل کشور (وزارت امور اقتصادی و دارایی)، آمار صادرات و واردات گمرک جمهوری اسلامی ایران و آمار تراز پرداخت‌های خارجی کشور (اداره بررسی‌ها و سیاست‌های اقتصادی بانک مرکزی) تشکیل می‌دهند.

## گزارش

# اقتصاد

جدال شورای رقابت و خودروسازان مونتاژی مشتریان را کلافه کرده، چرا کسی پاسخگو نیست

# مردم؛ بازنده قیمت نامعلوم خودروهای مونتاژی



برخی از خودروها، در نظر گرفتن حاشیه سود کم قیمت کارخانه و قیمت بازار است. در این خصوص کارشناسان خودروی بخش خصوصی اعتقاد دارند «بخشی از سود حاصله خودروسازان از محصولی که می‌فروشند، صرف توسعه فناوری، محصولات و افزایش تولید می‌شود، یعنی مسأله‌ای که نهاد‌های مسئول نظیر وزارت صمت و شورای رقابت باید بدان توجه داشته باشند این است که رویه موجود باعث می‌شود توسعه خودروسازی عقب بیفتد یا حتی عقب‌گرد در این حوزه داشته‌باشیم که البته محدود به فناوری نمانده و در تیراژ نیز با افت تولید روبه‌رو می‌شویم.»

### اثرثبات ارز در بازار خودرو

طی ماه‌های اخیر خصوصاً چندماه منتهی به پایان سال گذشته، افزایش قیمت عجیب دلار، انعکاس دهنده پالس‌های نااطمینانی نه تنها به فعالان اقتصادی بلکه به مردم عادی بود که دغدغه مردم جهت رفع این نگرانی سبب شد تا منابع مالی مردم به بازارهای ارز، طلا و سایر بازارهای موزی نظیر خودرو هدایت شود. در این خصوص نگاهی به قیمت ارز نشان دهنده آن است که برخلاف بازه‌های گذشته رشد بالایی نرخ دلار کاهش یافته و حتی در بازه‌ای به دلیل زرمزه‌های مذاکرات هسته‌ای و مثبت بودن ارزیابی درخصوص توافق و همچنین سایر اخباری که به آزادسازی منابع ارزی ایران مربوط می‌شد تا حدودی تأثیر خود را بر کاهش انتظارات تورمی گذاشته و روند کاهشی را به نرخ ارز خصوصاً دلار داد و حتی پس از آن نیز افزایش نرخ دلار با شیب ملایم‌تری ادامه یافت. در همین رابطه اظهارات کارشناسان نیز حاکی از آن بود که قیمت دلار در خودروهای مونتاژی که با قیمت نامحدوده فعلی روند نوسانی خواهد داشت و انعکاس اخبار مثبت و ثبات‌ساز نه تنها این بازار را به عنوان محرکی که دارای بیشترین سیالیت است به ثبات می‌رساند بلکه می‌تواند در سایر بازارها نظیر خودرو به‌عنوان بازاری که دسترسی سرمایه‌های مردم در ورود به آن راحت‌تر از بازار مسکن و املاک است نیز تأثیر بگذارد.

### نه‌به‌شوگ، نه‌به‌زیان‌سازی

درخصوص نرخ ارز بررسی تغییرات آن نشان دهنده آن است که نرخ ارز مرکز مبادله طی ۶ ماهه اخیر از ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان تا حدود ۴۲ هزار تومان افزایش داشته که نشان از رشد ۴۷ درصدی آن در این مدت دارد و از آنجا که بخش بزرگی از مرادات خودروسازان بخش خصوصی با شرکت‌های خارجی بوده این موضوع اثر خود را در نسبت‌های مالی آنان نشان می‌دهد البته باید دقت شود که منظور از این امر افزایش بیش از اندازه قیمت این محصولات نیست که اثر خود را در شوک قیمتی نشان دهد که در نتیجه این موضوع، مجدداً انتظارات تورمی و تقاضای سفته‌بازانه‌رشد می‌کند بلکه در عین حفظ انگیزه زبرساختی این خودروسازان و حفظ نرخ سود آنان به روند تولید آنان ضربه وارد نشود؛ چراکه با توجه به تأیید مجلس جهت واردات خودروهای کارکرده و نو، بازار خودرو با فرض اینکه مصوبه مجلس منجر به واردات خودرو در ماه‌های آتی خواهد شد عرضه محصولات در دست‌مشتریان که بابت غیر مصرف خریداری شده را افزایش داده است و حفظ موقعیت تولید خودروسازان می‌تواند اهرم دیگری در جهت عرضه خودروهای غیر مصرفی باشد. در این خصوص برخی برآوردها نشان از احتکار ۷۰۰ هزار خودروی نو پارکینگ‌های مردم می‌دهد؛ موضوعی که اگر صحت داشته باشد، این روزها با اخبار مثبت خود باعث کاهش قیمت‌های بازار خودرو ر شده است، چنانکه هم‌اکنون نیز برخی کارشناسان می‌گویند ترس در بازار خودرو حاکم شده و کاهش اخیر نرخ ارز و اخبار مثبت از موضوعات سیاسی باعث رکود در بازار خودروها و کاهش قیمت‌ها شده و به نظر می‌رسد بخشی از عدم تمایل‌ها به ورود در ثبت نام

متوقف‌شود. پس از انتشار این نامه بود که مدیرعامل بهمن موتور در نامه‌ای به مرکز رقابت به این نامه پاسخ داد. البته نکته جالب توجه آن است که براساس نامه ارسالی گروه بهمن، نامه شورای رقابت به دست این شرکت نرسیده و برخلاف روند عرف اداری در رسانه‌ها انتشار یافته است. اما فارغ از این موضوع و اینکه کدام یک از طرفین در این خصوص قصور داشته‌اند این خودروساز در نامه خود به نکاتی از قبیل عدم توجه به نظرات این شرکت و سایر خودروسازان در تصمیمات شورای رقابت و تعیین قیمت اشاره داشته تا براساس اظهارات این شرکت، مجموعه اقدامات آن ششورادر ۵ ماه گذشته منجر به اختلال در فروش و مدیریت نقدینگی و تأمین و تدارک به موقع مواد و قطعات شده است که در ماه‌های آتی به‌شدت در روند تولید خودرو اثرگذار خواهد بود. در این خصوص یکی از مسئولان صنعت خودروی بخش خصوصی، درخصوص افزایش هزینه‌های تولید و موضوع آن به

نامه شورای رقابت به «فرهیختگان» می‌گوید: «بحث بر سر این است که کدام یک از عوامل تولید در یک سال گذشته یعنی از شش ماهه ۱۴۰۱ که مبنای قیمت‌گذاری شورای رقابت است، کاهش یافته که در نتیجه آن محصول نهایی تولید شده با عوامل مربوطه کاهش می‌شود؛ به‌عبارت دیگر همین موضوع می‌تواند سوالی باشد که درخصوص قیمت‌گذاری صنعت خودرو مطرح شود. دوم اینکه متاثر از تمام این موارد، بازار یک قیمت‌گذاری نسبت به هر محصولی دارد که خودرو هم یکی از آن است. درمورد خودرو فاصله قیمت دستوری با قیمت بازار آنقدر زیاد است که نمی‌شود آن را کنترل گذاشت و باید با عنوان سرکوب قیمتی از آن یاد کرد.»

### اثر کاهش حباب قیمتی

همچنین یکی از عواملی که می‌توان آن را در انصراف متقاضیان خودروهای داخلی و مونتاژی متمرکز دانست مربوط به قیمت‌های جدید اعلامی توسط نهاد‌های مسئول و همچنین تأثیر روند رو به پایین نرخ ارز است. بررسی تأثیر این دو عامل در بازار خودرو در بازه بیش از یک‌ماهه اخیر نشان می‌دهد قیمت برخی از خودروهای داخلی و خصوصاً خودروهای مونتاژی در بازار با قیمت کارخانه طی مدت اخیر روند کاهشی گرفته تا حتی قیمت برخی از خودروهای مونتاژی در بازار به کمتر از قیمت کارخانه برسد. این موضوع از آنجا دارای اهمیت است که افراد ثبت‌نام‌کننده در خودروهای مونتاژی که با قیمت صرفه‌یابانه و استفاده از تفاوت قیمت خودرو در بازار آزاد و کارخانه و سود ناچیز از محل اختلاف این موضوع وارد روند ثبت‌نام شده بودند عدم صرفه‌رادر ادامه مراحل خرید خودرو دیدند و از گردونه خرید خودرو خارج شدند در عین آنکه متقاضیان واقعی خودرو -در صورت تمایل- باقی‌مانده و به‌عبارتی نوبت اعطای خودرو آنان به‌بازه‌های زمانی نزدیک‌تری انتقال یافت.

البته در این خصوص باید به تصویب لایحه واردات خودروی کارکرده زیر پنج سال و محصولات نو نیز اشاره داشت که اجماع بر این موضوع درحالی‌هست که قیمت‌های خودروها در بازار آزاد و



میثم اکبری

خبرنگار گروه اقتصاد

طی روزهای گذشته اخباری مبنی بر انصراف ۵۰ هزار نفر از متقاضیان خودروهای داخلی و مونتاژی از طرح فروش یکپارچه منتشر شد که در این میان براساس گفته مسئولان مربوطه در میان خودروهای داخلی تا ۲۰ درصد و در میان خودروهای مونتاژی ۵۰ درصد از متقاضیان خودروهای مونتاژی که در دور اول عرضه یکپارچه خودرو در سامانه ثبت‌نام کرده بودند بعد از فراخوان خودروساز نسبت به واریز وجه خرید خودرو اقدام نکرده و عملاً انصراف خود را از این موضوع اعلام کرده‌اند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد چند دلیل کارشناسی و برداشت‌های متفاوت در رسانه‌های کشور مطرح شده است. برخی دلیل انصراف از ثبت‌نام خودروهای داخلی را روند کاهشی قیمت خودرو طی مدت اخیر به دلیل تأثیرپذیری از افت قیمت ارز می‌دانند و معتقدند از آنجایی که قیمت برخی از خودروهای موجود در بازار با فاصله اندکی نسبت به قیمت کارخانه و حتی در برخی محصولات کمتر از قیمت کارخانه است، افرادی که با نیت سفته‌بازانه در این طرح‌ها ثبت‌نام کرده بودند از آن خارج شده‌اند؛ چراکه آنان حاشیه سود کمی را انتظار دارند.

از سواورد دیگری که کارشناسان درخصوص دلایل انصراف از دریافت خودروهای داخلی مطرح شده، بازه‌های زمانی طولانی تحویل خودرو درخصوص خودروهای داخلی است چنانکه برخی خودروسازان موعد تحویل خودروهای خود را سال‌های ۱۴۰۳ و حتی ۱۴۰۴ اعلام کرده‌اند که این عامل در کنار آنکه قیمت پرداختی در آن بازه نیز براساس قیمت اعلامی در تاریخ مدنظر است به عدم اقبال مشتریان دام‌ن زده تا نیاثر خود را بازار آزاد رفع کرده و ریسک مربوطه را به جان نخرند.

همچنین در بازار خودروهای مونتاژی نیز کاهش اختلاف میان قیمت بازار و قیمت کارخانه در عدم پیگیری متقاضیان جهت خرید خودرو از کارخانه نقش دارد. این مورد در کنار تصویب واردات خودروهای نو و کارکرده در کاهش انتظارات تورمی در بازار خودرو، بخشی از دلایل انصراف از ثبت‌نام این خودروها را توضیح می‌دهد.

اسمایی از موارد مهمی که در میان استدلال انصراف افراد در میان رسانه‌ها و کارشناسان بدان کمتر پرداخته شده و در بررسی «فرهیختگان» از علل انصراف متقاضیان دیده شده، آن است که نظام قیمت‌گذاری خودرو در بازار کشور فارغ از تأیید ورد اجزا و کلیت آن، دارای پراکندگی زیادی بوده و تعدد مراکز تصمیم‌گیری با عدم یکنواختی در پذیرش استندال‌های شورای رقابت درخصوص قیمت‌های اعلامی توسط برخی خودروسازان به افزایش دامنه حاشیه ثبات در تصمیم‌گیری کمک کرده است. به‌عبارت دیگر بخشی از انصراف‌ها به دلیل سرگردانی مردم و ترس آنها از تغییرات قابل توجه قیمت‌هاست (رقامی که خودروسازان مونتاژکار از آن حرف می‌زنند) و این نبود چشم‌انداز مشخص نسبت به قیمت‌های خودروهای مونتاژی باعث شده تا متقاضیان در انتخاب تصمیم به ادامه ثبت‌نام مردد شوند و تا زمان ثبات در اعلام و اعمال قیمت پرداختی خود به خودروسازان صبر کنند تا آنکه قیمتی بیش از قیمت اعلام‌شده خودرو را پرداخت کنند. در این خصوص ضروری است دولت با خودروسازان بخش خصوصی به توافق جامع و کاملی برسد تا این توافقی نه منجر به زیان دهی خودروسازان شود که موجب کاهش سرمایه‌گذاری، طرح‌های تحقیق و توسعه و کاهش تیراژ تولید می‌شود) و نه افزایش شدید قیمت‌ها را به جامعه متقاضیان تحمیل کند که این موضوع نیز در شوک قیمتی و هجوم سرمایه‌به سایر خودروها یا بازارهای می‌شود در آنکه تقاضاهای مصرفی و نه سرمایه‌گذارانه بی‌پاسخ می‌ماند.

### دعوی نا تمام شورای رقابت و خودروسازان

۲۸ خرداد بود که نامه شورای رقابت به گروه خودروسازی بهمن در رسانه‌ها منتشر شد. براساس این نامه که با امضای سیدمحمدرضا سیدنورانی، رئیس شورا و مرکز ملی رقابت به مدیرعامل شرکت بهمن موتور منتشر شد اعلام گردید که عرضه خودرو در بورس کالا اقدامی ضد رقابتی و متخلفانه بوده، منجر به پیگرد قانونی از طریق مراجع نظامی و قضائتی خواهد شد و باید به سرعت

قزوین که از ابتدای کار تاکنون انواع شیشه‌های مشجر بی‌رنگ و رنگی با طیف وسیعی از نقش و طرح، به ضخامت‌های ۴ تا ۱۲۴ میلی‌متر از تولید کرده قرار بر تولید محصولی با ضخامت بیشتر با هدف ساخت آجرهای شیشه‌ای و عرضه آن به بازار گردید که محصول مورد نظر در این مجموعه با پشت‌سر گذاشتن مراحل مهندسی و تحقیقی تولید شیشه‌ای یکپارچه با میزان درصد اکسید آهن پایین با ضخامت ۴۹ میلی‌متر، طول ۳۷ متر و وزن ۷۶۰۰ کیلوگرم برای اولین بار در دنیا شد که موجب شد طی روزهای آینده این رکورد توسط گینس به نام این شرکت ایرانی ثبت شود.

### از استفاده‌های بدیع تا خلاقیت در برش شیشه

از کاربردهای محصول تولید شده در این شرکت می‌توان به استفاده وسیع آن به‌عنوان آجرها و بلوک‌های شیشه‌ای در صنعت ساختمان جهت ساخت انواع دیوار و پارتیشن، استفاده در نمای ساختمان و نیز مصارف هنری و تزئینی در هتل‌سازی و ساخت مراکز فروش، مراکز تفریحی، سالن‌های اجتماعات و... اشاره کرد. در واقع این شیشه براساس نیاز و درخواست مشتری با ابعاد، طرح

و رنگ‌های متفاوت، تولید و به بازار عرضه می‌گردد و توانایی تولید شیشه با ضخامت بالاتر در حدود ۵۳ میلی‌متر نیز در حال حاضر امکان پذیر است. نکته جالب توجه در روند تولید شیشه ذکر شده آن است که یکی از چالش‌های تولید این محصول، شیوه برش آن بوده است چراکه الماس‌های موجود حداکثر توانایی برش شیشه‌های ۱۹ میلیمتری را دارند.

در این خصوص نتیجه جلسات طراحان و مهندسان آن بود که این شیشه با اره الماسه یا واترجت با شوک حرارتی برش داده شود اما در همین میان یکی از پرسنل شرکت، شیشه تولید شده را با نشانه‌گذاری توسط الماس و ریختن آب در محل خط باقی‌مانده از الماس، به راحتی جدا کرد و در واقع کارخانه از هزینه‌های گزاف و سنگین دلاری دور می‌ماند.

### ضر به بر و کراسی اداری به تولید، بیشتر از تحریم

وحید محمدی، مدیر تولید شرکت شیشه قزوین در نشست خبری با خبرنگاران با بیان آنکه کارخانه شیشه‌سازی قزوین روزانه ۹۵ تن شیشه مشجر تولید



خودروهای داخلی و خصوصاً مونتاژی و انصراف ۵۰ هزار نفر از متقاضیان خودرو در سامانه یکپارچه است.

### سرگردانی مردم

### در بازار خودروهای مونتاژی

اما شاید یکی از مهم‌ترین مواردی که در انصراف متقاضیان از خرید خودرو در سامانه یکپارچه سهیم است مساله نبود یکپارچگی در تصمیم‌گیری نهاد‌های مسئول و ناظر باشد، چنانکه برخی از افرادی که از ادامه مراحل ثبت درخواست خرید خودرو انصراف داده‌اند به «فرهیختگان» می‌گویند از علل مهم‌در ترغیب به انصراف، عدم مدیریت قیمت و ثبات در اعلام و اعمال قیمت میان وزارت صمت، شورای رقابت و مصرف‌کنندگان بوده است. به‌عبارت دیگر درحالی که براساس اعلام مسئولان، یکی از دلایل انصراف متقاضیان خودروهای مونتاژی، روند کاهشی قیمت خودرو است باید توجه داشت بخش زیادی از افراد که مطلق با اعلام سامانه، اولویت‌آنان در تابستان ۱۴۰۲ ذکر گردیده و فراخوان پرداخت اعلام شده بود، با قیمت‌هایی روبه‌رو شدند که که بدون هیچ تنظیم‌گری، خودسرانه توسط نمایندگان‌ها اعلام شده و خبری از قیمت‌های شورای رقابت نیست و در همین اثنا اعتراضات آنان به قیمت‌های اعلامی راه به جایی نبرد.

با وقوع این امر نیز حس بی‌اعتمادی در شرکت‌کنندگان طرح فروش خودرو ایجاد شد و این موضوع نیز دارای چند جنبه بوده؛ یک قسمت مربوط به عدم قدرت در اعمال نظر بخش دولتی، چراکه پس از انجام تمام مراحل و مشخص شدن اولویت، قدرت یس‌اراده اعمال قیمت اعلامی وجود ندارد و قیمت‌های اعلامی خودروسازان بر قیمت‌های اعلامی از مراجع رسمی برتری در اعمال دارد درحالی‌که اگر قرار بر خرید خودرو با قیمت نمایندگی باشد چه نیازی به بلوکه صد میلیون و اولویت‌بندی است و افرادی می‌توانستند در طرح فروش فوری اعلامی شرکت‌ها ثبت‌نام کنند.

### دعوا بر سر بورس کالا تمام‌شدنی نیست

آیبه عرضه خودرو در بورس کالا، موضوعی بود که اگرچه موافقان و مخالفانی داشت اما استفاده از سازوکار آن، همان‌گونه که برای اولین بار در ایران استفاده شده، برای کشوری که در شرایط تحریمی قرار دارد و فشار تقاضای سرمایه‌ای پیچرگی زیادی بر تقاضای مصرفی بازار آن دارد، تنها تا زمان رسیدن به تعادل عرضه و تقاضا مناسب است (همان‌گونه رسیدن به تعادل در عرضه و تقاضا با تصمیماتی در سایر بازارها و بخش‌های اقتصادی نیز مرتبط بوده) و نمی‌توان در شرایط بدون تحریم آن را برای کالاهایی با مشخصات خودرو تجویز کرد که حتی در صورت استفاده نیز نمی‌تواند کارایی داشته باشد. به‌عبارت دیگر استفاده از این ابزار در شرایط فعلی به سبب نوعی فشار در سمت تقاضا و محدودیت‌ها در سمت عرضه بوده که می‌توانست از فشار بازار بکاهد. از این رو یکی از کارشناسان صنعت خودرو درخصوص استفاده از بورس کالا معتقد است که نباید این ابزار را به علت برخی تاملات کوتاه‌مدت از دست داد و استفاده از آن مزایایی بیش از معایب حداقل در شرایط فعلی و با لحاظ ضوابطی دارد، در وضعیت فعلی بورس کالا بهترین راهکار است اما باید توجه داشت که اگر خودرو را بردیم در بورس کالا این موضوع انتهای کار نیست و باید کارهای بر زمین مانده را به سرانجام رساند. پس خلاصه آنکه ورود خودرو در بورس کالا با ضوابطی و به شرط دادن فرصت به این بازار مثلاً حداقل تا ۳ ماه، موضوع مهمی است. همین الان نیز که بازار خودرو رکود دارد که این رکود به بورس کالا نیز تسری پیدا کرده، همین معاملاتی که با قیمت پایه صورت می‌گیرد، قبل از عید که بازار با تلاطم و هیجان همراه بود، در بورس کالا هم هیجان داشتیم؛ ببینید قبل از عید با چه اختلاف قیمتی میان قیمت فروش و قیمت عرضه معامله آن صورت می‌گرفته است اما اکنون این وضعیت وجود ندارد که امکانی عرضه خودرو هم در بورس کالا تا زمانی که عرضه می‌شد، بعد از سهم قانون جمعیت ۵۰ درصد) و خودروهای اسفاطی (۲۰ درصد) بود و همین مقدار اندک ۳۰ درصدی که با بدقولی‌های زیاد همراه بود هم در شوک رو به پایین به قیمت بازار تأثیر داشت کم‌اینکه مشاهده می‌شود که همین‌الآن محصولاتی در بورس کالا در انواع تجاری یا سواری عرضه شده که قیمت فروش آن قیمت پایه بوده پس فرضیه افزایش قیمت کالا در بورس قابل‌پذیرش نیست.»

می‌کند که نیاز شیشه را در صنعت خودروی کشور به‌طور کامل رفع کرده با اشاره به مشکلات صنعتگران با دستگاه‌هایی نظیر گمرک اظهار داشت: «من به شخصه معتقدم ضربه‌ای که تحریم‌ها به صنعت تولید زده‌اند فقط یک ششعار است. بسیاری از جنس‌ها و لوازم و ماشین‌آلات به راحتی از خارج تأمین می‌شوند ولی در برخی مبادی واردات داخلی به بروکراسی اداری کهنه و قدیمی به‌شدت موجب کند شدن روند فعالیت شده است.»

محمدی در بخشی دیگر از صحبت خود نگاهی به آینده این صنعت نیز داشت و گفت: «با تمام مشکلات و در نظر داشتن ظرفیت‌های تولیدی و با توجه به مواد اولیه و انرژی در کشور، امید آن می‌رود که این صنعت جایگاه واقعی خود را بازیابد. همچنین بخشی دیگر از انتظارات در جهت پیشرفت این صنعت به دولتمردان و قانونگذاران برمی‌گردد که با دوری از نگاه هزینه‌ای به صنعت، از قوانینی که مانع از افزایش تولید می‌شود، دوری کنند و با اصلاح ساختار اداری و چابک‌سازی و هوشمندسازی فرآیندهای آن، حمایت جدی را از پیشران‌های اقتصادی به عمل آورند.»