

خبر

تمرکز بر سبب معیشت کارگران در اصلاح ماده ۴۱ قانون کار

بخش اقتصاد - یک مقام کارگری با استقبال از طرح پیشنهادی مجلس برای اصلاح ماده ۴۱ گفت: مبنای اولیه برای تعیین دستمزد سبب معیشت است که روی آن ساهاست مشکل داریم لذا اگر نیتی برای اصلاح ماده ۴۱ هست، روی سبب معیشت باشد و اصلاح این ماده با رویکرد تقویت سبب معیشت کارگران انجام گیرد.

محسن باقری در گفت‌وگو با ایسنا، درباره طرح پیشنهادی مجلس برای اصلاح ماده ۴۱ قانون کار اظهار کرد: از این طرح و تلاش نمایندگان استقبال می‌کنیم.در طرح پیشنهادی مجلس عبارت «با توجه به نرخ تورم» به عبارت « به میزان تورم» تغییر یافته است اما این مسأله کمکی به تعیین دستمزد نخواهد کرد.

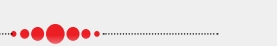
وی در توضیح بیشتر افزود: متأسفانه هنوز روی مبنای اولیه تعیین مزد و بحث سبب معیشت دچار مشکل هستیم در حالی که اگر مبنا درست شود، تعیین دستمزد کار دشواری نیست.

این مقام کارگری اضافه کرد: نظر ما این است که اگر قرار است اصلاحی در ماده ۴۱ قانون کار صورت گیرد، روی سبب معیشت باشد چون کارگران بزرگ است و تورم سبب از هزینه ها آب می خورد در حالی مبنای ما در تعیین دستمزد، تورم سبب معیشت است. هزینه‌های کارگران بزرگ است و تورم سبب از هزینه ها آب می خورد در حالی که ما افزایش را روی درآمد می رزیم به همین دلیل تورم نمی تواند شاخص خوبی برای افزایش دستمزد باشد. حال چه عنوان کلمه با توجه باشد، چه به میزان تورم شود. بنابر این بهترین اقدام این است که در ماده پیشنهادی «به میزان تورم سالانه» قید شود تا هزینه های خانوار جبران شود.

عضو کانون هماهنگی شوراهای اسلامی کار استان تهران ادامه داد: هر سال به تناسب تورم درصدی به دستمزدها افزوده می شود ولی اگر به فرض ۲۰ درصد تورم داشته باشیم و افزایش دستمزد را هم ۲۰ درصد تعیین کنیم آیا عقب افتادگی‌های مزدی و افزایش چند باره اقلاد و خوراکی ها در طول سال هم مدنظر قرار می گیرد؟ باقری تصریح کرد: به عبارتی افزایش مزد یکبار در سال صورت گیرد اما هزینه‌هایی که در طول سال مشمول چند نوبت افزایش می شوند را نادیده می گیریم در حالی که طبق قانون باید هزینه های معیشت را پوشش دهد.

وی در پایان گفت: کارگران ساهلاست عقب افتادگی مزد دارند و هزینه های زندگیشان تامین نمی شود لذا توقع داریم اگر نیتی برای اصلاح

ماده ۴۱ هست روی سبب معیشت باشد و اصلاح ماده ۴۱ با رویکرد تقویت سبب معیشت کارگران انجام گیرد.



افزایش ۱۴۰ درصدی جابه‌جایی مسافر دریایی در دولت سیزدهم

بخش اقتصاد – معاونت برنامه ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد: جابه‌جایی مسافر دریایی با افزایش ۱۴۰ درصدی معادل ۱۴ میلیون نفر، از ۱۰ میلیون نفر در ابتدای دولت سیزدهم به ۲۴ میلیون نفر رسید. به گزارش ایرنا از وزارت راه و شهرسازی، معاونت برنامه‌ریزی و مدیریت منابع این وزارتخانه در گزارشی به تشریح عملکرد ۲۴ ماهه وزارت راه و شهرسازی پرداخت که در بخش عملکرد حوزه حمل‌ونقل دریایی، جابه‌جایی مسافر با افزایش ۱۴۰ درصدی معادل ۱۴ میلیون نفر همراه شده و از ۱۰ میلیون نفر در ابتدای دولت سیزدهم به ۲۴ میلیون نفر رسید. همچنین تخلیه و بارگیری کانتینری نیز با افزایش ۴۲ درصدی معادل ۷۷۲ هزار TEU (واحد شمارش کانتینر) نسبت به ابتدای دولت سیزدهم، از یک میلیون و ۸۴۴ هزار TEU در ابتدای دولت به ۲ میلیون و ۶۱۴ هزار TEU رسید. برپایه این گزارش، میزان تخلیه و بارگیری در بنادر کشور هم با افزایش ۱۲ درصدی معادل ۱۸ میلیون تن نسبت به ابتدای دولت سیزدهم، از ۱۴ میلیون تن در ابتدای دولت به ۱۵۹ میلیون تن رسید.

همچنین ظرفیت اسمی بنادر کشور نسبت به ابتدای دولت سیزدهم با افزایش ۱۲ درصدی معادل ۳۲ میلیون تن، از ۲۶۴ میلیون تن در ابتدای دولت سیزدهم به ۲۹۶ میلیون تن رسید.



فاصله حقوق بازنشستگان با «خط فقر» بیش از ۲۰ میلیون تومان است

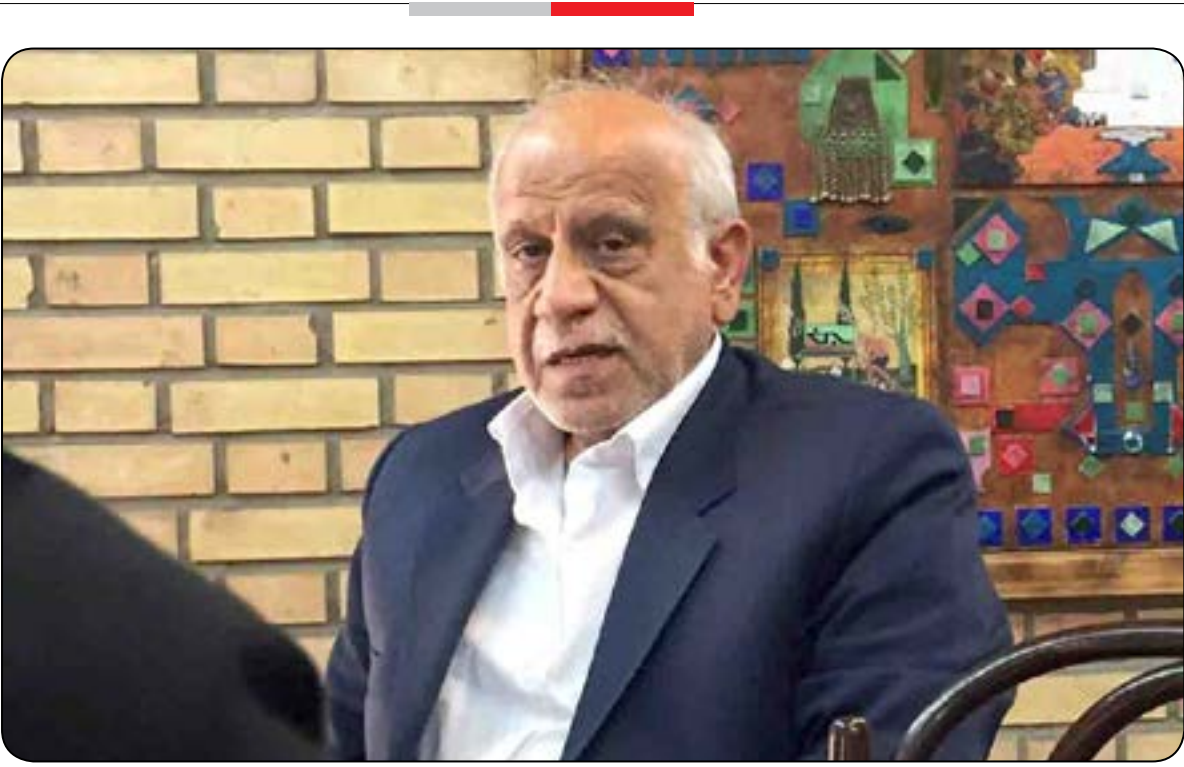
بخش اقتصاد – یک فعال صنفی بازنشستگان گفت: هر سال که جلوتر آمدیم، فاصله‌ی مزد و مستمری با خط فقر بیشتر شد و البته اینها در حالیست که در یکی دو سال اخیر، لزوم تطابق افزایش حداقل دستمزد با نرخ تورم رسمی نیز نادیده گرفته شد.

به گزارش خبرگزاری خیرآنلاین،«حسین غلامی» فعال صنفی بازنشستگان کارگری در ارتباط با عملکرد وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، درباره واقعیتهی تحت عنوان سرکوب دستمزد در سال‌های اخیر و فاصله عمیق مزد و حقوق با خط فقر سخن گفت و افزود: آقای سولت مرتضوی در جلسه‌ی حقوق کارگران به طرح دستاوردهای دولت سیزدهم در مقوله‌ی افزایش حقوق کارگران و به تبع آن بازنشستگان پرداخت و ادعا کرد که حقوق‌ها را بیش از تورم افزایش داده و وضعیت کارگران در این دوره بهبود یافته است. باید گفت ایشان در این آمار هیچ توجهی به حقایق و واقعیتهای آشکار زندگی کارگران و بازنشستگان که با احتساب خانواده‌هایشان بیش از ۶۰ میلیون نفر از جمعیت کشور را تشکیل می‌دهند، ندارد.

ایلنا نوشت‌او افزود: وزیر کار در گزارش خود گفت که طی دورهٔ سه ساله، بیش از ۱۷۰ هزار حقوق کارگران افزایش یافته؛ افزایش حقوق از سال ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳ با ترتیب ۵۷ درصد، ۲۸ درصد و در سال آخر حدود ۳۶ درصد بوده است؛ باید پرسید ایشان چگونه با سه رقم فوق بناه‌نسته‌اند عدد ۱۷۰ درصد و بیش از ۱۷۰ درصد را استخراج کنند!

به گفته غلامی، اگر سه عدد مربوط به افزایش حقوق در سه سال متوالی را ساده جمع بزنیم به عدد ۱۲۱ درصد می‌رسیم و اگر به صورت مرکب و تصاعدی حساب کنیم، عدد ۲۷۰ درصد بدست می‌آید، یعنی در طول سه سال، مزد و حقوق ۲۷۰ برابر افزایش یافته است. او با بیان اینکه در طول این سه سال، فاصله مزد و حقوق و خط فقر به صورت تصاعدی افزایش یافته و هر سال بیشتر از سال قبل شده، یکسری داده‌ها از دستمزد، تورم و خط فقر ارائه می‌دهد: در ۱۴۰۰، افزایش حقوق ۴۰ درصد بود و حداقل مزد و مستمری ۴ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان؛ در آن سال تورم رسمی نیز ۴۰ درصد بود و خط فقر چیزی حدود ۱۰ تا ۱۱ میلیون تومان؛ سال بعد (۱۴۰۱)، افزایش ۵۷ درصدی، حداقل مزد و مستمری را به حدود ۵۶ میلیون تومان رساند، درآن سال خط فقر چیزی حدود ۱۵ میلیون تومان یا کمی بیشتر بود. به گفته غلامی، هر سال که جلوتر آمدیم، فاصله‌ی مزد و مستمری با خط فقر بیشتر شد و البته اینها در حالیست که در یکی دو سال اخیر، لزوم تطابق افزایش حداقل دستمزد با نرخ تورم رسمی نیز نادیده گرفته شد. این فعال صنفی بازنشستگان ادامه داد: تورم رسمی، برای ۴۸۶ قلم کالاست در حالیکه حقوق‌گیران تنها می‌توانند مواد خوراکی تهیه نمایند و متوسط تورم مواد خوراکی ۷۰ تا ۸۰ درصد است، پس تورم زندگی مزدبگیران بیشتر از تورم رسمی است؛ با این حال، همین تورم رسمی هم در افزایش حقوق‌ها نادیده گرفته شده؛ در مذاکرات مزدی ۱۴۰۳، حداقل دستمزد حدود ۲۶ درصد زیاد شد در حالیکه تورم رسمی در همان زمان بیش از ۴۵ درصد بود. او با بیان اینکه «این عقب‌ماندگی تصاعدی افزایش مزد از خط فقر و سپس نرخ تورم رسمی، موجب بروز شکاف عمیق معیشتی شده است» می‌گوید: وزیر کار چطور مدعی بهبود معیشت مزدبگیران می‌شود؟ وقتی دولت سیزدهم و وزیر کار آقای مرتضوی شروع به کار نمودند فاصله حقوق با خط فقر حدود ۷٫۵ میلیون تومان بود اما این فاصله امروز به بیش از ۲۰ میلیون تومان رسیده است، یعنی یک افزایش سه برابری داشته است.

{اقتصاد}



حاتمی‌یزدی، اقتصاددان:

واقعیت‌های اقتصادی را باید بگوییم ولو اسم آن را سیاه‌نمایی بگذارند

از یک‌طرف حامیان دولت سیزدهم، به بهبود شرایط اقتصاد و تحویل اسب زین

شدن اقتصاد به دولت پزشکیان سخن می‌گوید و از طرف دیگر، واقعیت‌های اقتصادی، تصویر از تورم بالا و ناترازی‌های سنگین در بخش‌های مختلف اقتصاد و به خصوص انرژی را نشان می‌دهد. احمد حاتمی‌یزدی، اقتصاددان معتقد است این واقعیت‌ها پیش پای اقتصاد ایران وجود دارد؛ ولو اسم آن را سیاه‌نمایی بگذارند. البته اگر اسم این‌ها سیاه‌نمایی است، پس من باید بگویم هیچ واقعیتی را نباید به اطلاع عموم مردم برسانیم تا خدا نکند سیاه‌نمایی بشود.

اقتصاد ایران دچار عدم تعادل است

احمد حاتمی‌یزدی، اقتصاددان در گفت‌وگو با خبرگزاری خیرآنلاین درباره چالش‌های اقتصادی دولت چهاردهم می‌گوید: همه می‌دانند که ما عدم تعادل در بسیاری از بخش‌های اقتصاد داریم و اقتصادی که تعادل نداشته باشد، در وضعیت ناپایداری قرار دارد. وی می‌افزاید: عدم تعادل یعنی ناترازی. شما وضعیت

و

صنعت خودرو معتقد بودند که دولت سیزدهم تنها برای خوشنام نشان دادن خود در مقوله واردات خودرو، چنین تصمیم لحظه آخری گرفته است؛ چراکه پیش از این به انتقادات مبنی بر وجود انحصار در اجرای طرح واردات خودرو توجهی نمی‌شد.

محمدصادق حسینی، اقتصاددان در واکنش به خبر واردات خودرو برای همه ایرانیان آزاد شد، عنوان کرده بود: این حرف‌ها را جدی نگیرید. آزاد شدن واردات

خودرو کارکرده اصلا نیازی به مصوبه دولت نداشت.

به گفته او، این کار نمایشی است، چون ارز آن را برای بانک مرکزی تخصیص بدهد که نمی‌دهد؛ تا الان هم همین بوده است. یک بازی رسانه‌ای است؛ پس فعلا اتفاق جدیدی نیفتاده است.

افشاگری تازه درباره واردات خودروهای دست دوم/احتشام‌زاد: آزادسازی واردات خودروهای کار کرده، شو تبلیغاتی بود

فرهاد احتشام‌زاد، کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با خبرگزاری خیرآنلاین می‌گوید: واقعیت این است که من هم مثل شما معتقد هستم که خبر آزادسازی واردات خودروهای کارکرده یک شو تبلیغاتی بوده، چراکه پیش از این اصلا آقای وزیر صمت تمایلی به اجرای این قانون نداشته و حتی رسماً اعلام کرده بودند که وقتی صحبت آن به میان می‌آید، کبهر می‌زند.

وی می‌افزاید: این‌که در روزهای آخر، ایشان بیماری‌شان برطرف شد و دولت توانست آن را ابلاغ کند که آیین‌نامه اجرایی‌اش برای عملیاتی شدن برود، در وهله اول نویددهنده این است که انشاله وزیر ما حالشان بهتر شده، ولی مشکل این‌جاست که صرفاً ابلاغ این آیین‌نامه اجرایی، جواب‌گوی نیاز عملیاتی نیست. این کارشناس صنعت خودرو تصریح می‌کند: این آیین‌نامه نیاز به یک برنامه عملیاتی دارد که تمام ذینفعان آیین‌نامه در آن باید حضور داشته باشند. یعنی نه‌تنها وزارت صمت و بانک مرکزی لازم است در این حوزه ورود کنند، بلکه بقیه بخش‌هایی که مرتبط با این موضوع هستند، باید ورود کنند؛ مثل معاینه فنی خودروها در زمان ورود و…

این کارشناس حوزه خودرو عنوان می‌کند: این‌ها مسایلی است که به صورت عملیاتی از ابتدا تا انتهای فرآیند باید مشخص شود. این‌که صرفاً در روزهای آخر، سبب‌زمینی داغ را در بغل یک فرد دیگر بیااندازیم که او بتواند برود انجام دهد، واقعا کار زیبایی نیست.

احتشام‌زاد متذکر می‌شود: در طول یک‌سال و خرده‌ای که گذشته، هیچ کار

دو سرنوشت متفاوت برای یک صنعت قیمت خودرو آزاد می‌شود؟



که از زمان آغاز ممنوعیت واردات خودرو در سال ۱۳۹۷ و ادامه روند سیاست قیمت‌گذاری دستوری، شاهد رشد حدود ۹ برابری زیان انباشته در این صنعت هستیم.

می‌توان مدعی بود که قیمت‌گذاری اشتباه و ممنوعیت واردات از جمله دلایل مهم زیان‌ده شدن و صنعت خودروی سبک در ایران می‌باشد؛ چرا که در نقطه مقابل بخش سنگین و نیمه سنگین صنعت خودرو داریم که از سال ۱۴۰۱ و هم‌زمان با ۱. ادامه روند عرضه این مدل خودرو در بورس کالا ۲. واردات خودروی سنگین کارکرده و ۳. طرح گسترده نیاز به جایگزینی خودروی فرسوده، توانسته از زیان خارج شود.

همان‌طور که مشخص شد اصلاح شیوه قیمت‌گذاری و آزادسازی واردات

سال بیست و هفتم/ شماره ۶۵۵۴

برق را می‌بینید که خاموشی‌ها اتفاق افتاده و نصف مملکت را به خاطر تامین برق تعطیل کرده‌اند.

این کارشناس اقتصادی تصریح می‌کند: برق از نظر عرضه و تقاضا با هم تراز نیست. یعنی تقاضا و مصرف برق بسیار بیشتر از عرضه است. همین وضعیت در بخش انرژی‌های دیگر مثل گازوئیل، بنزین و گاز هم وجود دارد.

حاتمی‌یزدی عنوان می‌کند: همین الان همه نگران هستند که زمستان با قطعی گاز روبه‌رو می‌شویم و قطعی گاز اتفاق می‌افتد، صنایع می‌خواهد و تولیدات هم به دلیل ناترازی گاز در زمستان کاهش پیدا می‌کند.

وی متذکر می‌شود: همین وضعیت در حوزه آب هم وجود دارد. همین شرایط را در وضعیت مالی کشور می‌بینیم و ناترازی شدیدی را در صندوق‌های بازنشستگی شاهد هستیم. در عین حال، کسری شدید بودجه و ناترازی بودجه باعث شده که دولت بی‌گدار دست به افزایش نقدینگی زند و نتیجه آن، تورم وحشتناک ۴۰ درصدی است که ۴ سال است که استمرار پیدا کرده است.

پزشکیان می‌تواند مقابل بحران‌های اقتصادی بایستد؟ / حال اقتصاد را می‌شود خوب کرد؛ به شرط آن‌که مخالفان دست از مخالفت بردارند

این اقتصاددان با بیان این‌که دولت چهاردهم با چالش‌های اقتصادی و ناترازی بخش‌های انرژی و مالی روبه‌رو است، می‌گوید: این‌ها مسایلی نیست که به آسانی و ظرف ۴ سال با تدبیر آقای پزشکیان و کابینه‌اش حل شود. این‌ها نیاز به همدلی و همراهی همه ملت، از مجلس و قوه‌قضاییه گرفته تا کارگر و اساتید دانشگاه و فرهیختگان. همه باید دست به دست هم بدهند تا بتوانند کمی از مشکلات و ناترازی‌ها را حل کنند.

حاتمی‌یزدی تاکید می‌کند: معضل بسیار بزرگ‌تر از توان پزشکیان و تیم اجرایی‌اش است و حتی شاید بگویم بیشتر از توان مردم از نظر تخصص و سرمایه است.

وی می‌افزاید: ما نیاز به استفاده از سرمایه خارجی و تکنولوژی خارجی برای حل هر یک از این مسایل داریم. برای مثال، در رابطه ناترازی صندوق بازنشستگی بدون استفاده از آخرین تکنولوژی‌های مربوط به بیمه بازنشستگی قابل حل نیست.

این کارشناس اقتصادی توضیح می‌دهد: ما نیروهای متخصصی در امر بیمه بازنشستگی داریم و من اطلاع دارم که به هیچ‌وجه سازمان تامین اجتماعی حاضر نشد از تکنولوژی بیمه بازنشستگی استفاده کند. شفافیت در این سازمان‌ها وجود ندارد. کلا در بخش مالی، بانک‌ها و بانک مرکزی شفافیت نیست و سوءاستفاده‌های فراوانی انجام می‌شود. حاتمی‌یزدی بیان می‌کند: به‌رحال این شرایط وجود دارد؛ ولو اسم آن را سیاه‌نمایی بگذارند. البته اگر اسم این‌ها سیاه‌نمایی است، پس من باید بگویم هیچ واقعیتی را نباید به اطلاع عموم مردم برسانیم تا خدا نکند سیاه‌نمایی بشود. واقعیت‌ها این‌گونه هستند که من به عنوان یک کارشناس اقتصادی می‌بینم.

دولت پزشکیان توان حل مشکلات را دارد؟

این کارشناس اقتصادی همچنین می‌گوید: همان‌طور که گفتیم، این‌ها مسایلی نیست که توسط پزشکیان و تیم اجرایی او به تنهایی قابل حل باشد. این وضعیت می‌تواند بهتر شود؛ به شرط آن‌که مخالفان دست از مخالفت خود بردارند.

حاتمی‌یزدی می‌افزاید: این‌که بگوییم همه مشکلات حل می‌شود؛ خیر، قطعاً در این ۴ سال حل نمی‌شود، ولی مشکلاتی می‌تواند کاهش یابد. نرخ تورم می‌تواند کاهش یابد. ناترازی انرژی با سرمایه‌گذاری می‌شود کاهش یابد و با سرمایه گذاری خارجی، کمبود گاز تامین شود و با کسری آن کم شود.

وی تاکید می‌کند: این‌که بگوییم همه مشکلات در طول ۴ سال آینده حل می‌شود، امید واهی است.

آزادسازی واردات خودروهای کارکرده، شوی تبلیغاتی بود

کارشناسی روی این موضوع انجام نشده و صرفاً یک آیین‌نامه که در همان روزهای اول در آمده بود، در روزهای آخر همان آیین‌نامه اعلام می‌شود؛ با همان مفاد و بدون این‌که هیچ تغییری کند. مکانیزم‌های متناظر با آن و مرتبط با مناطق آزاد نیز، همگی مسکوت مانده است.

وی یادآور می‌شود: این کار، یک نمایش جالب بود، چون در این دوره سه ساله وزارت صمت متأسفانه مردم در حوزه خودرو فقط با خبردرمانی روبه‌رو بودند و ما هم دوست داریم این حرف‌ها را باور کنیم و واقعا به نفع مردم است که این اتفاقات خوب بیفتند؛ یعنی مردم بتوانند قدرت انتخاب داشته باشند.

این کارشناس صنعت خودرو بیان می‌کند: این‌که کار تا همین مرحله هم رسیده، واقعا زحمات زیادی کشیده شده است و تا همین جا هم که پیش رفته، قابل شکر است، ولی صرفاً این انرژی با سرمایه‌گذاری شدن عملیاتی نیست؛ چراکه نیاز به یک کارگروه تخصصی است که درک صحیحی از فرآیند عملیاتی داشته باشد و بعد بتوانند این فرآیند را مدون تدوین کنند و بعد استاندارد، پلیس، محیط‌زیست، اسقاط و… همه بدانند در ارتباط با این خودروها چه باید کنند.

احتشام‌زاد تاکید می‌کند: باید مشخص شود مکانیزم قیمت‌گذاری این خودروها به چه شکل است و بحث تعرفه‌ها موضوع بسیار مهمی است که باید به آنها در یک کارگروه تخصصی پرداخته شود.

وی یادآور می‌شود: با وجود این‌که دو سال و نیم از بحث واردات خودرو گذشته، هنوز میزان واردات اندک است؛ کمالین‌که ارزبری در حوزه‌های دیگر به شدت بالاست.

ارز برای واردات خودروهای کارکرده وجود دارد؟

این کارشناس حوزه خودرو در پاسخ به این پرسش که ارز برای واردات خودروهای کارکرده وجود دارد؟ می‌گوید: ببینید برای تمام کالاها ارز وجود دارد، زیرا در بودجه، ردیف‌های درآمدی برای آنها دیده شده است.

احتشام‌زاد می‌افزاید: علاوه بر آن، مکانیزم جدیدی فعال می‌شود به اسم ارز متقاضی و سرمایه‌گذاری خارجی که این دو، منابع آزاد خارج کشور هستند که واردکنندگان به کرات به واسطه ارتباطاتی که با کشورهای دیگر و سرمایه‌گذاران خارجی دارند، می‌توانند مدیریت کنند.

وی خاطر‌نشان می‌کند: این هم باز هم از آن بحث‌هایی است که در کارگروه تخصصی باید دیده شود.

خودروهای سنگین، ضمن کاهش حباب خودروی سنگین در بازار، سبب کاهش حدود ۲۰ درصدی قیمت خودروهای سنگین خارجی نیز شد. این کاهش حباب در بعضی از خودروهای سنگین به ۵۰ درصد نیز رسیده و واضحا مطلوبیت مصرف‌کننده نیز افزایش یافته است!

بررسی‌ها نشان داد که دو عامل اصلاح قیمت‌گذاری دستوری و واردات، طرفین این صنعت را منتفع ساخته‌است. اما این‌که از وضع و پایداری این قوانین چه گروهی سود می‌برند، عکس زیر به خوبی پرده از مخالفان عرضه خودرو در بورس کالا برمی‌دارد! عرضه کوتاه خودرو در بورس کالا سبب شد که قیمت فروش خودروها توسط خودروسازان به قیمت حاشیه بازار نزدیک شود؛ قیمتی که البته همچنان زیر قیمت بازار بود. پیامدهای این عرضه نیز به وضوح قابل ردگیری است: اولاً به واسطه افزایش نرخ فروش خودرو توسط خودروساز، سودآوری آن‌ها در مسیر عادی قرار گرفته بود. البته لازم به ذکر است افزایش نرخ فروش خودرو توسط خودروساز به معنای افزایش قیمت خودرو در بازار آزاد نبوده است و در مقایسه با بازار آزاد، همچنان مقرون به صرفه‌تر بود. دوماً برای مصرف‌کنندگان واقعی این فرصت مهیا شد تا خودرو را حداقل ۲۰ درصد زیر قیمت بازار تهیه کنند. مجموع این دو عامل سبب از بین رفتن صف‌های طولانی برای خرید خودرو و کوتاه کردن دست دلال از جیب شرکت‌ها بود؛ دلالاتی که از طرق مختلف خودرو ۲۰۰ میلیونی را از درب کارخانه تهیه می‌کردند و با قیمت‌های ۴۰۰-۵۰۰ میلیونی به فروش می‌رساندند.

به نظر می‌رسد ابلاغ قانون هفتم توسعه می‌تواند اهرم فشار سازمان بورس برای پیشبرد اهداف خود، یعنی حذف قیمت‌گذاری دستوری شود!