

و هم خودروساز

# پولنه ممکن است؟



عکس: خودرو بانک

**مقایسه وضعیت شرکت‌های خودروساز خصوصی با ایران خودرو و سایپا نشان می‌دهد که خودروسازان خصوصی در مدیریت خود در برنامه‌ریزی‌های لازم برای تولید و فروش خود چالاک‌تر عمل می‌کنند و چنانچه افزایش قیمتی روی محصولات خود اعمال کنند با نارضایتی محدودتری از سوی مصرف‌کنندگان روبه‌رو می‌شوند لذا مجبورند برای حفظ و گسترش سهم بازار خود ایده‌های نو را در تولید و عرضه در دستور کار قرار دهند**

افزایش تیراز خودرو همواره به عنوان یکی از پامترهای اثرگذار روی قیمت بازاری خودرو مطرح بوده است. چنانچه شرکت‌های خودروساز منابع مالی لازم را در اختیار داشته باشند می‌توانند جاده عرضه بازار را عرضی کنند و همین مسأله سبب می‌شود تا نمودار قیمتی در بازار نزولی شود. کیفیت نیز می‌تواند از مسیر شارژ مالی حاصل از افزایش قیمت کارخانه‌ای خودرو بهبود پیدا کند. بررسی میزان زیان شرکت‌های خودروساز به زنجیره قطعه‌سازی نشان می‌دهد بدهی خودروسازان به فعالان قطعه‌ساز بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان شده است. مشخص است با این میزان بدهی شرکت‌های قطعه‌ساز این امکان را ندارند تا خطوط تولید خود را به روزرسانی کنند تا قطعات تولیدی آنها از کیفیت لازم برخوردار باشد. از طرف دیگر خودروسازان به دلیل بدهی که به شرکت‌های خودروساز دارند نمی‌توانند آن طور که باید و شاید بابت کیفیت قیمتی و تحولی از قطعه‌سازان و سواس به خرج دهند و مجبورند به

نوعی با فعالان قطعه ساز بابت مسائل کیفی ممالشات کنند. اصلاح قیمت خودرو در کارخانه می‌تواند مدیران خودروساز را بابت محقق نشدن هدفگذاری‌ها در بحث تیراز عرضه و همچنین بابت کیفیت پایین خودرو به نوعی خلع سلاح کند. بهبود وضعیت مالی شرکت‌های خودروساز این امکان را به مدیران خودروساز می‌دهد تا سبد محصولاتی خود را در بازه‌های زمانی کوتاه‌تر به روزرسانی کنند، محصولات قدیمی را از سبد محصولاتی خود خارج کرده و به موزه بفرستند و محصولات جدید با تکنولوژی روز را جایگزین کنند.

این مسأله می‌تواند به از بین رفتن چالش‌های مربوط به ناترازی سوخت، کاهش تیراز خودروهای فرسوده و آلودگی هوا نیز کمک کند. اما استفاده از ابزار افزایش قیمت کارخانه‌ای خودرو نیز نمی‌تواند دائمی باشد و دولت در یک بازه زمانی مشخص بعد از اینکه تا حدی وضعیت شرکت‌ها را بهبود بخشد باید دستوراتی را برای خروج خود از

خودروسازی مهیا کند. خروج دولت از صنعت خودرو و واگذاری شرکت‌های خودروساز به بخش خصوصی صاحب صلاحیت برای مدیریت این شرکت‌ها همان برنامه بلند مدتی است که دولت باید به سمت آن حرکت کند. واگذاری شرکت‌های خودروساز به بخش خصوصی همواره مورد تأیید مقام معظم رهبری و رئیس‌جمهور نیز بوده است.

مقایسه وضعیت شرکت‌های خودروساز خصوصی با ایران خودرو و سایپا نشان می‌دهد که خودروسازان خصوصی به واسطه حضور نداشتن دولت در مدیریت خود در برنامه‌ریزی‌های لازم برای تولید و فروش خود چالاک‌تر عمل می‌کنند و چنانچه افزایش قیمتی

روی محصولات خود اعمال کنند با نارضایتی محدودتری از سوی مصرف‌کنندگان روبه‌رو می‌شوند. لذا مجبورند برای حفظ و گسترش سهم بازار خود ایده‌های نو را در تولید و عرضه در دستور کار قرار دهند. تنوع محصولاتی خودروسازان خصوصی، کیفیت و اتخاذ سیاست‌های مؤثر، می‌تواند امید داشته که محصولات با شیوه‌های نوآفرین

در شرکت‌های خودروساز خصوصی دیده می‌شود اما همین مسائل حلقه مفقوده در ایران خودرو و سایپا است. دولت می‌تواند بعد از برنامه‌ریزی کوتاه مدت و بلند مدت با شفافیت با مردم وارد گفت‌وگو شده و با اشتراك‌گذاری نقشه راه زمینه را برای همراه کردن جامعه برای ایجاد اصلاحات ساختاری در صنعت و بازار خودرو فراهم کند.

### قیمت جدید محصولات سایپا

مدل	قیمت کارخانه مصوب فعلی	قیمت کارخانه مصوب جدید	درصد افزایش قیمت
سایپا S با استاندارد ۸۵ گانه	۲۸۳۱۱۴۲۵۴۳	۳۴۲۲۷۷۶۶۲۲	۲۰.۸۹
سایپا GX-L	۲۸۳۰۹۲۵۸۷۰	۳۴۱۴۴۴۹۳۹۳	۲۰.۶۱
سایپا S دوگانه‌سوز	۲۴۲۳۸۰۲۹۸۹	۳۲۷۱۰۵۰۰۰۰	۳۴.۹۵
کوییک گیریکس اتوماتیک (CVT)	۲۹۳۷۵۷۷۰۵۰	۳۹۷۱۷۰۰۰۰۰	۳۵.۲۰
کوییک S با استاندارد ۸۵ گانه	۲۴۷۹۵۴۹۹۷۲	۳۳۴۸۰۰۰۰۰۰	۳۵.۰۲
کوییک GX-L	۳۱۲۳۴۰۵۳۶۳	۳۶۳۶۲۱۷۱۰۲	۱۶.۴۱
اطلس G	۳۴۶۱۸۷۶۳۱۷	۴۱۷۹۴۹۹۸۴۲	۲۱.۴۲
شاهین G	۳۶۱۱۸۱۲۱۷۰	۴۹۶۹۳۵۰۰۰۰	۳۴.۹۹
شاهین G اتوماتیک (CVT)	۵۴۵۹۹۲۷۴۶۳	۶۲۲۶۳۶۲۹۵۱	۱۴.۰۳
سایپا GX-L دوگانه‌سوز	۳۳۱۷۵۵۱۹۶۳	۳۸۳۱۷۷۴۱۸۲	۱۵.۵۰
اطلس اتوماتیک (CVT)	۴۳۱۴۱۹۹۰۰۳	۴۹۷۹۳۴۳۲۶۵	۱۵.۴۱
شاهین پلاس اتوماتیک (AT)	۶۳۸۳۱۴۱۷۸۴	۷۲۸۳۵۵۵۰۵۲	۱۴.۱۰

### قیمت جدید محصولات ایران خودرو

مدل	قیمت کارخانه مصوب فعلی	قیمت کارخانه مصوب جدید	درصد افزایش قیمت
پژو ۲۰۷ با موتور TU۳	۳۷۹۷۶۷۵۹۹۹	۴۹۳۸۵۲۰۳۰۹	۳۰.۰۴
پژو ۲۰۷ دستی با رینگ فولادی و فرمان هیدرولیک	۳۹۱۰۸۰۴۷۳۸	۵۱۵۴۵۰۵۸۱۳	۳۱.۸۰
پژو ۲۰۷ دستی سقف شیشه‌ای	۴۲۳۱۳۱۴۷۹۷	۵۶۶۹۵۶۲۰۸۳	۳۳.۹۹
پژو ۲۰۷ اتوماتیک سقف فلزی	۴۹۲۶۵۶۲۱۸۹	۶۴۸۰۹۱۸۰۶۷	۳۱.۵۵
پژو ۲۰۷ اتوماتیک سقف شیشه‌ای	۵۱۲۵۳۱۳۷۵۵	۶۷۰۸۹۶۳۵۸۷	۳۰.۸۹
دنا پلاس با رینگ فولادی و ترمز کاسه‌ای عقب	۴۴۸۸۲۵۴۷۰۷	۶۰۵۹۱۴۳۸۵۴	۳۴.۹۹
دنا پلاس توربو اتوماتیک آپشنال	۵۸۹۲۹۶۸۲۲۵	۷۹۷۷۷۶۹۰۳	۳۵.۳۷
دنا پلاس دستی با موتور EFYP و گیریکس MT۶	۴۶۸۶۲۵۱۲۰۱	۶۳۰۹۰۸۹۷۸۳	۳۴.۶۲
رانا پلاس ارتقا یافته	۳۸۲۷۴۵۰۹۱۳	۵۰۸۴۶۲۵۳۲۸	۳۲.۸۴
سورن پلاس دوگانه‌سوز	۴۱۹۲۲۷۴۹۹۳	۵۵۷۸۰۷۹۱۱۷	۳۳.۰۵
سورن پلاس دوگانه‌سوز با مخزن ۷۵ لیتری	۴۱۴۲۴۴۶۱۲۱	۵۵۷۲۷۰۳۰۵۳	۳۴.۵۹
سورن پلاس مالی مدیادار با رینگ آلومینیومی	۴۰۴۹۲۱۸۴۵۲	۵۳۳۲۴۰۸۱۷۱	۳۱.۶۸
سورن پلاس مالی مدیا دار با رینگ فولادی	۳۹۹۶۰۱۷۴۷۳	۵۲۹۱۰۹۱۱۷۹	۳۲.۴۰
سورن پلاس با موتور XU7P	۳۸۹۲۵۵۵۸۳۷	۵۱۵۲۱۸۱۲۴۴	۳۲.۳۵
تارا دستی ۱۷ پلاس با گیریکس MT۶	۴۹۳۱۱۹۹۴۷۰	۶۵۳۲۱۶۹۱۰	۳۲.۴۶
تارا اتوماتیک LX V4	۵۸۰۰۸۴۵۹۳۲	۷۶۱۸۹۰۱۸۵۳	۳۱.۳۴

### برخی دلایل اصلاح قیمت خودرو شفاف شد

## روش معقولانه اصلاح قیمت چیست؟

#### گفت‌وگو

ایلپاپیرولی خبرنگار

کارشناس بازار خودرو با اشاره به اعلام قیمت جدید محصولات دو شرکت خودروسازی ایران خودرو -سایپا به «ایران» گفت: تعدادی از مدل‌های خودرویی پیش از یک سال و بخش دیگری از مدل‌ها بیش از هشت ماه بود که تغییر قیمت نداشتند و این فاصله مدت زمانی باعث شد که مقدار افزایش قیمت قابل توجه جلوه دهد. همچنین اگر اصلاح قیمت‌ها در بازه‌های کوتاه مدت و به صورتی فصلی و بر اساس نرخ تورم و ارز در کشور صورت بگیرد این روش معقولانه‌تر خواهد بود و شاهد رفتارهای هیجانی، شوک قیمتی و انتظارات توری در بازار خودرو نخواهیم شد.

رسول سلیمانی با بیان اینکه افزایش قیمت‌ها بر اساس دستورالعمل تنظیم بازار خودروهای سواری است افزود: این اصلاح قیمت‌ها به خاطر افزایش قیمت نهاده‌های تولید و متناسب با تورم، افزایش نرخ دلار، تغییر در قیمت‌های فروش محصولات بوده است. سلیمانی با اشاره به اینکه افزایش و در واقع اصلاح قیمت خودروها مدت زیادی معطل تصمیم‌گیری بود تا قیمت‌های جدید محصولات ارائه شود، عنوان کرد: خودروساز برای تداوم تولید و عرضه محصول نیازمند است تا قیمت‌ها را بر اساس بهای تمام شده تولید محصول اعلام کند که اگر در فاصله زمانی کمتر قیمت‌ها اصلاح

شود، شاهد رفتارهای هیجانی در بازار خودرو نخواهیم بود.

#### برخی عوامل زیاندهی

کارشناس بازار خودرو با اشاره به اینکه تولیدکنندگان و خودروسازان نباید متضرر شوند می‌گوید: زیاندهی شرکت‌های خودروساز به خاطر تأخیر در قیمت‌گذاری‌ها و قیمت‌های دستوری است که این امر منجر به نارضایتی تولیدکنندگان و سرمایه‌گذاران شده است. همچنین زیاندهی در بخش خودرویی باعث شده است تا شرکت‌های خودروساز در این زمینه سرمایه‌گذاری نکنند و با مشکلات در تأمین مواد اولیه روبه‌رو شوند. سلیمانی تأکید کرد: در بحث عرضه و تقاضا در بازار باید به منافع تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان توجه شود و بر اساس نرخ تورم و افزایش نرخ ارزی که در کشور وجود دارد بر اساس همان نرخ قیمت‌ها اصلاح شود. وی با بیان اینکه قیمت خودرو در بازار متناسب با نرخ ارز نیست گفت: تجربه نشان داده است که هر قدر فاصله بین قیمت خودرو و ارز در بازار بیشتر باشد به همان میزان دچار مشکلاتی در بازار شده و کاهش عرضه خواهیم بود.

#### نیازمند نظرات‌های مستمر و مناسب

وی با بیان اینکه عرضه خودرو در بورس یکی از راهکارهای کنترل بازار است گفت: این امر نه تنها موجب شفافیت می‌شود بلکه برای خودروسازان و مصرف‌کنندگان مطلوبیت بالتری خواهد داشت. سلیمانی عنوان کرد: عرضه خودرو در بورس نه تنها برای کارخانه‌ها حاشیه سود بالاتری به همراه خواهد داشت و منجر به افزایش تولید و کیفیت در خودروها می‌شود بلکه به نفع خریداران است. وی با تأکید بر نظرات‌ها در حوزه خودرو گفت: در صورتی که زمینه عرضه خودرو در بازار سرمایه



فراهم شود منابع درآمدی و ارتقای کیفیت را در خودروساز خواهیم بود با اینکه در این عرصه نیازمند نظرات‌های مستمر و مناسب بر عرضه خودرو هستیم.

#### الزام توسعه واردات

کارشناس بازار خودرو خاطر نشان کرد: یکی از دستاوردهای عرضه خودرو در بورس، هدایت بازار خودرو به سمت تعادل است. وی با بیان اینکه واردات خودرو به کاهش رکود و التهابات در بازار منجر می‌شود گفت: با تسهیل و سرعت بخشی به واردات نیاز مردم در دسترس می‌شود خودروسازان خارج بیشتری شوند و مردم بر اساس سلیقه، کیفیت و قیمت از خودروهای وارداتی استفاده می‌کنند. سلیمانی ابراز داشت: توسعه خودروهای وارداتی با ایجاد فضای رقابتی سالم بین خودروسازان، منجر به تعادل در بازار عرضه و تقاضا می‌شود ضمن اینکه یکی از نتایج آن کاهش قیمت خودروها نیز می‌شود. سلیمانی اظهار کرد: اکنون در بازار خودرو رکود وجود دارد که سیاست‌های واردات خودروهای نو و کارکرده می‌تواند نقش تنظیم‌گری در بازار را ایفا و انتظارات توری را در بازار کنترل کند.

## در ضرورت شفاف‌سازی آثار اصلاح قیمت خودرو

یلدناشت کارشناس صنعت خودرو



از حدود ۱۸ ماه پیش، قیمت‌های کارخانه‌ای دو خودروساز بزرگ کشور، یعنی ایران خودرو و سایپا، به دلیل ثبات نسبی در بازار و عدم افزایش قیمت‌ها، ثابت مانده بود. در واقع، خودروسازان این خودروها را بر اساس قیمت تولیدی که در ۱۸ ماه گذشته داشتند، به فروش می‌رسانند. اما اکنون با توجه به افزایش نرخ ارز و هزینه‌های تولید که به طور قابل توجهی افزایش یافته است، نیاز به اصلاح قیمت‌ها احساس شد.

#### نکاتی قابل تأمل

پس از اینکه در سال ۱۴۰۱ قیمت‌گذاری خودرو به شورای رقابت منتقل شد، در اردیبهشت ۱۴۰۲ اعلام شد که افزایش و اصلاح قیمت‌ها بر اساس آیین‌نامه‌های جدید شورای رقابت صورت گرفته است. این تغییرات ناشی از توافقی بود که بین آقای مخبر در دولت گذشته و خودروسازان انجام شده بود. خودروسازان بر این نکته تأکید داشتند که باید قیمت‌ها بر اساس دستورالعمل‌های جدید به‌روزرسانی شوند. از سال ۱۳۹۷ به دلیل شرایط ویژه اقتصادی و تصمیمات اتخاذ شده در زمینه قیمت‌گذاری، فاصله زیادی میان قیمت کارخانه و بازار آزاد ایجاد شد. به طور میانگین، قیمت‌ها حدود ۲۰ درصد افزایش یافته است. برای مثال، اگر قیمت کارخانه یک خودرو ۵۰ درصد افزایش پیدا می‌کرد، قیمت بازار آزاد تنها حدود ۱۰ درصد به صورت میانگین افزایش می‌یافت. این موضوع به نوعی نشان دهنده ناپایداری در بازار و مشکلات موجود در سیستم قیمت‌گذاری است.

#### استفاده از راهبردی واردات و عرضه در بورس

قطعاً، با افزایش واردات خودرو، ما شاهد این بودیم که قیمت‌های بازار آزاد کمتر از ۲۰ درصد افزایش یافته است و در برخی از خودروها حتی این افزایش تنها حدود ۵ درصد بوده است. امسال حدود ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو به کشور وارد شده که این موضوع به تعادل بازار کمک کرده و لطمه‌ای به تولید داخل وارد نکرده است. اگر بتوانیم واردات را گسترش دهیم، مطمئناً وضعیت بهتری را تجربه خواهیم کرد. عرضه خودرو در بورس از ابتدا به عنوان یک سیاست برای دوره گذر مطرح شده بود. این روش به خودروسازان کمک می‌کند تا محصولات خود را با قیمت‌های معقول‌تری عرضه کنند. متعقد هم که باید شرایطی فراهم شود تا بخشی از تولیدات خودروسازان حدود ۲۰ درصد در بورس عرضه شود. این کار می‌تواند به شفافیت بیشتر در بازار و همچنین ایجاد رقابت سالم کمک کند.

#### نیازمند توجه ویژه

اگر بتوانیم با اتخاذ سیاست‌های مناسب و حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، تعادل را در بازار برقرار کنیم، می‌توانیم امیدوار باشیم که وضعیت بازار خودرو بهبود یابد. همچنین، اگر خودروسازان بتوانند کیفیت محصولات خود را افزایش دهند و در عین حال قیمت‌ها را متعادل کنند، قطعاً شاهد رضایت بیشتری از سوی مشتریان خواهیم بود. درحالی‌حال، بازار خودرو در ایران نیازمند توجه ویژه‌ای است. براین اساس با شناسایی چالش‌ها و اتخاذ سیاست‌های مؤثر، می‌توان امید داشت که این صنعت بتواند به سمت پایداری و رشد حرکت کند و در عین حال نیازهای مصرف‌کنندگان را نیز برآورده سازد.

### اخبار

## کاهش هزینه‌های دولت با اشتغال مددجویان



وزیر امور اقتصادی و دارایی با تأکید بر اینکه اشتغال محور تولید است و باید به سمت رونق تولید حرکت کرد، گفت: ایجاد اشتغال برای مددجویان می‌تواند به کم کردن هزینه‌های دولت کمک کند.

عبدالناصر همتی در همایش یاوران اشتغال که در کمیته امداد امام خمینی (ره) برگزار شد، افزود: موضوع حمایت از کمیته امداد افتخار است اما فقر مایه افتخار نیست و در طول ۴۵ سال نتوانسته‌ایم اشتغال مورد نیاز را تأمین کنیم و از این رو باید اشتغال مناسب ایجاد کنیم تا کشور در مسیر توسعه پدیدار باشد.

وی با اشاره به فعالیت کمیته امداد در کشور گفت: در کشورهای توسعه یافته نهادهای حمایتی و سازمان‌های مردم‌نهاد برای کمک به نیازمندان فعال هستند و در ایران نیز نهادهایی چون کمیته امداد از نهادهای خوشنام و معتبر است.

وزیر امور اقتصادی و دارایی با اشاره به اقدامات امداد برای توانمندسازی مددجویان تحت پوشش، از مدیران بانک‌ها خواست تا باقی‌مانده سال با سرعت بیشتری کمک کنند تا وام‌های مورد نیاز توانمندسازی و اشتغال تأمین شود.

همتی با یادآوری اینکه ایجاد اشتغال برای مددجویان می‌تواند به کم کردن هزینه‌های دولت کمک کند، افزود: وزارت اقتصاد، بانک‌ها و بخش خصوصی تلاش خود را به کار خواهند بست تا کمیته امداد در این زمینه موفق باشد.

وزیر اقتصاد درباره پرداخت وام قرض‌الحسنه اشتغال مددجویان نیز گفت: به دلیل چند ماه بلاتکلیفی در مجموعه کارهای کشور، در همه زمینه‌ها کمتر از حدی که تصور می‌کردیم عمل شد و از این رو از مدیران بانک‌ها می‌خواهم که در مدت باقی‌مانده از سال با سرعت بیشتری کارها را انجام دهند تا عقب‌ماندگی در این زمینه نداشته باشیم.

همتی با اشاره به اعتبار پنج هزار میلیارد تومانی که با عنوان حساب ثروت و عدالت از صندوق توسعه ملی به اشتغال اختصاص یافته بود، اظهار کرد: ترکیب این مبلغ با منابع بانک‌ها ۱۵ هزار میلیارد تومان است که درصدی از آن برای توسعه مناطق روستایی و عشایری به کمیته امداد تعلق می‌گیرد.

وزیر اقتصاد در حاشیه این همایش و در جمع خبرنگاران بر اجرای تعهدات نظام بانکی در زمینه پرداخت تسهیلات اشتغال مددجویان در نیمه دوم سال تأکید کرد.

همتی در پاسخ به اینکه تعهدات امسال شبکه بانکی در زمینه وام اشتغال مددجویان به طور کامل محقق می‌شود، اظهار کرد: محدودیت‌هایی در تأمین منابع وام‌های قرض‌الحسنه وجود دارد اما کمیته امداد جزو اولویت‌های اصلی در پرداخت این تسهیلات است و تلاش می‌شود که حتماً این کار انجام شود.



## مناطق آزاد متحول می‌شوند

«دبیر کنونی شورای عالی مناطق آزاد همه سلسله مراتب مدیریتی را طی کرده است. همچنین با کارنامه و تجربه‌ای که ایشان دارند، به نظری آید تغییرات مثبت در تحول مناطق آزاد رقم بخورد.»

مهرداد لاوهی، نماینده لنگرود و نایب رئیس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس با بیان این مطلب درباره انتخاب رضا مسرور به عنوان دبیر شورای عالی مناطق آزاد گفت: وی همواره در حوزه مناطق آزاد فعالیت داشته، کار خود را از سطح پایه آغاز کرده و همه سلسله‌مراتب مدیریتی را طی کرده است. او کسی نبوده که مانند برخی مدیران کارش را از ریاست آغاز کرده باشد. وی از معاونت‌ها با فعالیت کارشناسی و تخصصی در این حوزه این مسیر را طی کرده و پیش از این مدیریت منطقه آزاد انزلی را برعهده داشته و در منطقه آزاد کیش نیز مسئولیت‌هایی داشته است. با توجه به طی چنین مسیری او در این حوزه تجربه و تخصص کسب کرده است.

این نماینده مجلس ادامه داد: بنابراین امیدوار هستیم مسرور بتواند تغییراتی در مناطق آزاد ایجاد کند. مناطق آزاد تا به امروز نه تنها مشکل از کشور حل نکرده، بلکه مشکلاتی نیز ایجاد کرده است. منطقه آزاد نباید محل واردات باشد. ما باید بتوانیم در آن مناطق شرایط را برای تولید سهل کنیم و با تولید گسترده و صادرات برای کشور ارزآوری داشته باشیم.

#### وضعیت کنونی مناطق آزاد خوب نیست

مهدی طغیانی، نایب رئیس کمیسیون اقتصادی گفت: وضعیت آزاد به دلیل از هم گسیختگی مقررات و قوانین وضعی خوبی ندارند و با اعمال بعضی قوانین [نامناسب] رفته‌رفته مزیت‌های خود را از دست داده‌اند. حالا دنبال این هستیم که این دوره جدید، مناطق آزاد را از شرایطی که با مسائل پراکنده‌ای درگیر هستند، خارج کنیم تا از مزیت‌های موجود برای توسعه آنها استفاده شود: این تغییر مهم‌ترین اولویت است.

طغیانی ادامه داد: سایر مسائل همچون تحریم و کمبودهای منابع ارزی که در کشور با آن مواجه هستیم، در مناطق آزاد نیز وجود دارد. وقتی کشور با مشکل ارزی مواجه است، در مناطق هم این مشکل دیده می‌شود و امکان سرمایه‌گذاری خارجی و واردات وجود ندارد. به نظری سند رضا مسرور به عنوان دبیر کنونی مناطق آزاد مسیر دشواری برای توسعه مناطق آزاد و تغییر شرایط آن در پیش دارد: مسیری که با توجه به سال‌ها فعالیت در این حوزه می‌تواند برایش آشنا باشد.